

Título: EVOLUCIÓN DEL FERROCARRIL A EUROPA I LA SEVA INFLUÈNCIA EN ELS CANVIS EN LA DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ. EL CAS D'ESPANYA, 1848 - 2010

Nombre: MORILLAS TORNÉ, MATEU

Universidad: Universidad de Lleida

Departamento: GEOGRAFIA Y SOCIOLOGIA

Fecha de lectura: 01/07/2014

Programa de doctorado: TERRITORIO, PATRIMONIO Y CULTURA

Dirección:

> **Director:** Jordi MARTÍ HENNEBERG

Tribunal:

> **presidente:** ALFONSO HERRANZ LONCÁN

> **secretario:** JOAN GANAU CASAS

> **vocal:** RAFAEL BARQUÍN GIL

Descriptor:

> GEOGRAFIA DEL DESARROLLO REGIONAL

El fichero de tesis ya ha sido incorporado al sistema

> <http://hdl.handle.net/10803/285340>

Resumen: Resum (català)

L'any 1830 es va inaugurar la que es considera primera línia de ferrocarril moderna del món, que unia les ciutats de Liverpool i Manchester. Des d'aquell moment, la xarxa es va estendre per dominar ben aviat el sector del transport a Europa a mitjans del segle XIX. Però finalment ha anat sent paulatinament substituït pel transport per carretera. Sempre, amb ritmes i intensitats diferents a cada país i a cada regió del continent.

És per això rellevant conèixer millor el paper que ha jugat el ferrocarril, sobretot durant el període de màxima expansió. En concret, es pretén valorar la seva influència en la distribució de la població a Espanya, dins del context d'Europa.

Per portar a terme aquest objectiu, s'ha fet ús dels Sistemes d'Informació Geogràfica i de l'anàlisi estadística. Tanmateix també s'aporta una visió descriptiva de l'evolució del ferrocarril al Continent.

La tesi parteix de la hipòtesi que el ferrocarril va incentivar la concentració de la població en el període d'hegemonia. A partir de l'eclosió del transport per carretera, el ferrocarril va perdre el protagonisme com a principal mitjà de transport i, per tant, va deixar de ser un factor condicionant en la distribució de població. Més endavant, el ferrocarril d'alta velocitat no va implicar canvis significatius en aquesta dinàmica.

Els resultats mostren com el ferrocarril va incentivar la concentració de la població al voltant dels municipis amb estació, per un major creixement o una menor pèrdua que els municipis del seu entorn. També és visible que aquest procés succeeix, en especial, a les regions més dinàmiques.

Resumen (castellano)

En el año 1830 se inauguró la que se considera primera línea de ferrocarril moderna del mundo, que unió las ciudades de Liverpool y Manchester. Desde ese momento, la red se extendió para dominar pronto el sector del transporte en Europa a medianos del siglo XIX. Pero finalmente ha sido paulatinamente sustituido por el transporte por carretera. Siempre, con ritmos e intensidades diferentes en cada país y en cada región del Continente. Por esto es relevante conocer mejor el papel jugado por el ferrocarril, sobre todo durante el periodo de máxima expansión. En concreto, se pretende valorar su influencia en la distribución de la población en España, en el contexto de Europa.

A fin de llevar a cabo este objetivo, se han usado los Sistemas de Información Geográfica y el análisis estadístico. Sin embargo también se aporta una visión descriptiva de la evolución del ferrocarril en el Continente.

La tesis parte de la hipótesis que el ferrocarril incentivó la concentración de la población en el periodo de hegemonía. A partir de la eclosión del transporte por carretera, el ferrocarril perdió el protagonismo como principal medio de transporte y, por lo tanto, dejó de ser un factor condicionante en la distribución de población. Más adelante, el ferrocarril de alta velocidad no implicó cambios significativos en esta dinámica.

Los resultados muestran que el ferrocarril incentivó la concentración de la población alrededor de los municipios con estación, por un mayor crecimiento o una menor pérdida que los municipios de su entorno. También es visible que este proceso sucede, en especial, en las regiones más dinámicas.

Abstract (English)

In 1830, the modern world's first modern railway line opened, connecting the cities of Liverpool and Manchester. From then on, the railway network spread until, by the mid-19th century, it had become the leading transport sector in Europe. Since that time, however, it has been largely replaced by road transport, though at different rhythms and intensities in each country and each part of the continent. It is therefore interesting to obtain a better understanding of the role that the railway has played in this process, and particularly during its period of maximum expansion. To be more precise, my aim is to evaluate its influence on the distribution of population in Europe, with particular reference to Spain.

To achieve this objective, we have used a combination of Geographical Information Systems and statistical analysis. We also offer a descriptive view of the evolution of the railway network on this continent.

This thesis starts from the hypothesis that, during its period of hegemony, the railway encouraged the concentration of population. However, following the emergence of road transport, the railway gradually lost importance as a means of transport and ceased to be a factor that conditioned the distribution of population. The subsequent arrival of high-speed rail has not produced any significant changes in this dynamic.

These results show that the railway encouraged the concentration of population around municipalities with stations due to a greater increase in, or reduced loss of, population than in neighbouring municipalities. This process appears to have been particularly apparent in the most dynamic regions.

