

El carril de Sarrià

La tarda de la revetlla de Sant Joan de 1863 s'estrenava el tren que esdevindria l'actual FGC

CRONOLOGIA

1905

El tren elèctric rellena el de vapor

1912

Neixen la Canadència i Ferrocarrils

1916

S'obre el túnel de Collserola

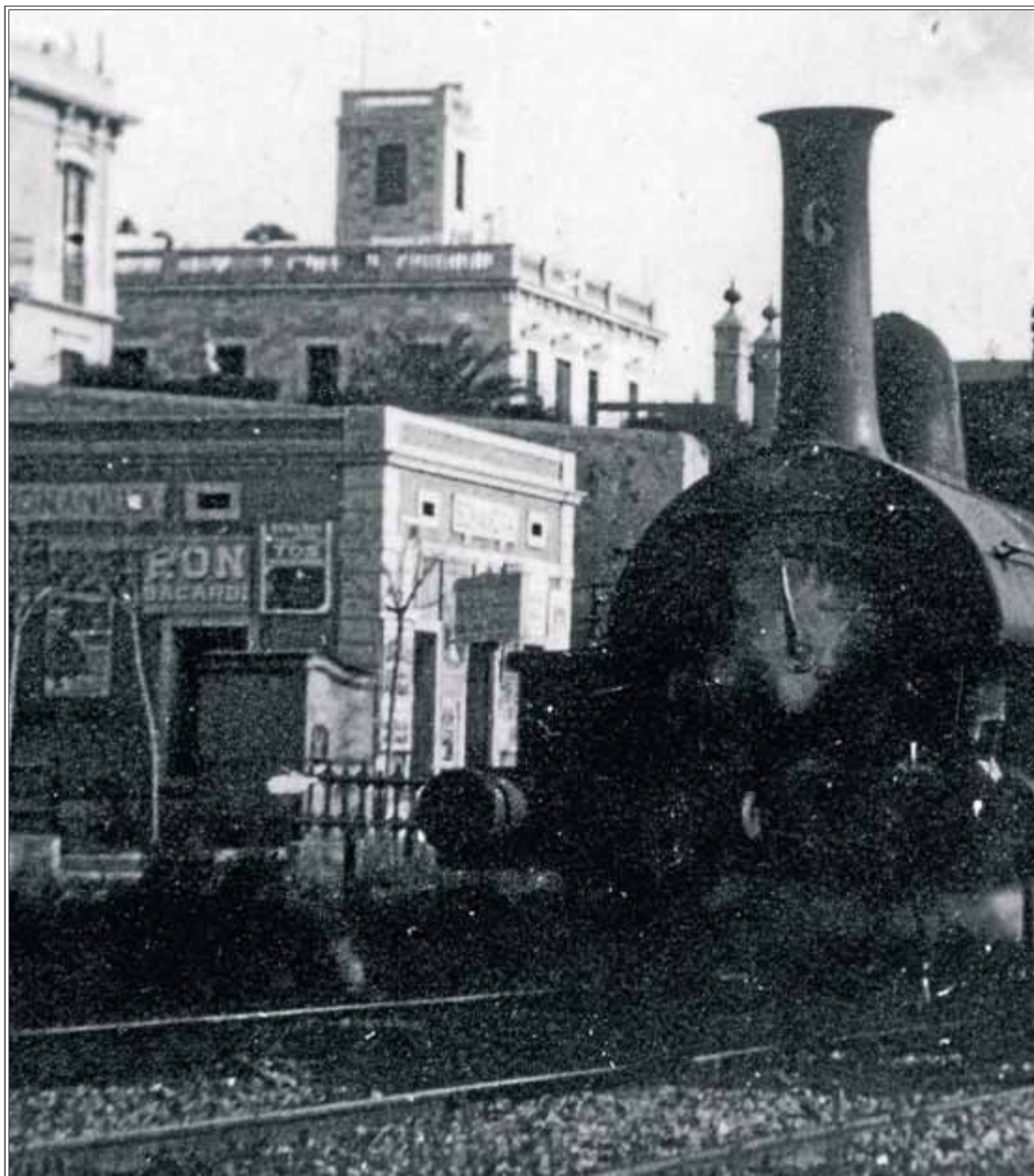
1929

Túnel de Catalunya a Muntaner

XAVIER MIRÓ

● El Ferro Carril de Barcelona a Sarrià, conegut com *el tren de Sarrià*, va ser el primer tren urbà de la ciutat. Quan es va estrenar, la tarda de la revetlla de Sant Joan del 1863, el ferrocarril ja unia des de feia quinze anys Barcelona amb Mataró i, des de feia anys menys temps, amb Granollers, Martorell, Lleida i Girona, mentre al Camp també funcionava el ferrocarril entre Tarragona i Reus. Quan es va inaugurar, era un tren suburbà que unia la ciutat amb les viles veïnes de Gràcia, Sant Gervasi i Sarrià, que no van ser annexionades fins dècades després. Precisament amb l'annexió, el 1897, de Gràcia i Sant Gervasi i finalment de Sarrià, el 1921, aquell servei ja es pot considerar el primer tren urbà de Barcelona.

Quan es fa passar per sota terra de plaça de Catalunya a Muntaner, el 1929, coincidint amb l'Exposició Universal, es converteix en el primer metro, els túnels del qual construeix l'Ajuntament mateix. Segons Antoni Gras, enginyer de FGC i autor del llibre commemoratiu *Història gràfica d'un viatge. 150 anys de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*, que aquell era un tren "diferent" de la resta ho demostra que era una curta línia de 4,6 quilòmetres, que no feia transport de mercaderies –Barcelona tenia una bona carretera fins a Sarrià– i que tenia una via doble que permetia un tren cada mitja hora en cada sentit, de manera que sumava 33 serveis diaris, més que tota la resta de ferrocarrils que operaven a la ciutat junts. Va començar com una línia construïda en ample ibèric i que unia amb



locomotores de vapor els afores de Barcelona –avui la plaça de Catalunya– amb el poble de Sarrià travessant la plana de la ciutat anant cap a Collserola.

Amb l'inici de l'enderrocament de les muralles de la ciutat, el 1854, ja es parlava de fer un ferrocarril fins a Sarrià, però aquest no es materialitzarà fins que s'executi el Pla Cerdà, el 1859. Els accionistes de Ferro Carril de Barcelona a Sarrià viuran una negociació difícil sobre el traçat i, al final, acordaran amb Ildefons Cerdà que pugi pel carrer Balmes, un vial que

inicialment l'arquitecte no preveia i que "possiblement" concep alhora que busca un lloc per fer-hi passar el tren, apunta Gras. El cert és que el projecte s'allarga, l'obra acaba sent més cara del que s'esperava i l'empresa fa fallida dos anys després d'estrenar-se el tren, probablement per un endeutament excessiu. Els creditors es queden els actius i constitueixen el nou Ferrocarril de Sarrià a Barcelona (FSB).

El periodista Gaziell el recordava en les seves memòries com un tren "encara patriarcal", que "comportava alguns perills i