

Història gràfica d'un viatge



ANTONI GRAS

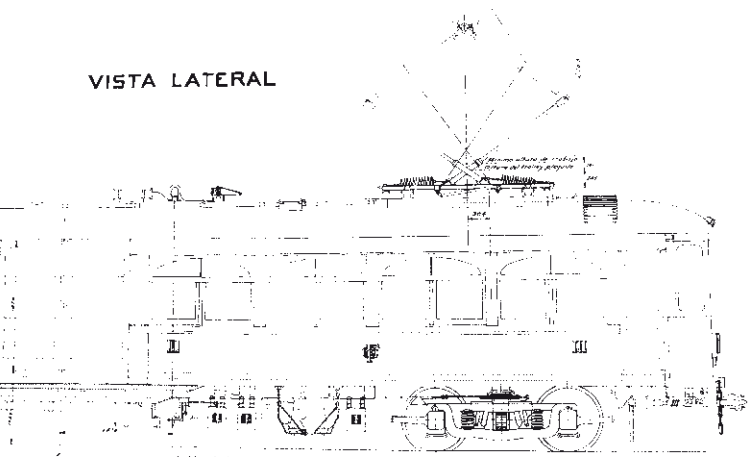
Història gràfica d'un viatge

150 anys

de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya



VISTA LATERAL



Història gràfica d'un viatge

150 anys de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

ANTONI GRAS

Primera edició: juny 2013

Edició commemorativa del 150è aniversari del ferrocarril de Barcelona a Sarrià (1863-2013)



Aquest llibre s'ha pogut fer gràcies a la col·laboració de l'**Arxiu Nacional de Catalunya**, institució arxivística encarregada d'aplegar, conservar i difondre el patrimoni documental de Catalunya, i de **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya**, ens públic empresarial adscrit al Departament de Territori i Sostenibilitat, TES, que es dedica a administrar, gestionar i operar línies ferroviàries, així com ferrocarrils de muntanya turístics i estacions d'esquí.

© FGC - Antoni Gras Font, pels textos
© Lluís Permanyer Lladós, pel pròleg
© Fotògrafs diversos, per les fotografies
© Lucien Roisin, VEGAP (Barcelona 2013), pels drets de les fotografies i postals de Lucien Roisin
© Ernesto Boix, pels drets de les postals d'Àngel Toldrà Viazo

© Editorial Efadós, d'aquesta edició

Carrer d'Edison, 3 · Nau A
Pol. Ind. Les Torrenteres
08754 El Papiol (Barcelona)
Telèfon 936 731 212
efados@efados.cat
www.efados.cat

Disseny i restauració d'imatges
Editorial Efadós

Assessorament lingüístic
Maria Neus Doncel Saumell

Traducció
Lexikos Traduccions

L'Editorial Efadós ha gestionat els permisos pertinents dels fons de les fotografies que consten com a Col·lecció L'Abans. Les autories fotogràfiques enregistrades en aquest llibre han estat extretes dels originals de les fotografies signades. Esquemàticament les fotografies s'identifiquen de la manera següent: fotògraf / arxiu + [s]: fotografia superior; + [i]: fotografia inferior; + [d]: fotografia de la dreta; + [e]: fotografia de l'esquerra.

Les sigles ANC corresponen a l'Arxiu Nacional de Catalunya; les sigles FGC, a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya; les sigles ACBG, a l'Arxiu Comarcal del Bages, i les sigles AFMI, a l'Arxiu fotogràfic Municipal d'Igualada.

ISBN: 978-84-15232-44-5
Dipòsit legal: B-15274-2013

Imprès a Catalunya

Tota forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorització dels seus titulars, salvant l'excepció prevista per la llei. Si necessiteu fotocopiar o escanejar algun fragment d'aquesta obra, dirigiu-vos a CEDRO (Centre Espanyol de Drets Reprogràfics). www.cedro.org.

Autoria de la fotografia de la pàgina 2: Antoni Anguera / Arxiu FGC Col·lecció L'Abans [bitllet]



Als ferroviaris de tot el món, per la seva anònima, esforçada i contínua tasca durant els darrers més de 200 anys a favor de la construcció d'un món millor.

A la Rosa, la meva dona, per suportar prou bé estar casada amb un ferroviari.



ANYS
1863 - 2013

TREN DE SARRIÀ



ENRIC TICÓ

President de Ferrocarrils
de la Generalitat de Catalunya

150 anys... i continuem avançant

En un món en el qual cada vegada tot és més volàtil, commemorar 150 anys no és solament un aniversari, és una fita important, caracteritzada per una voluntat de continuar en el temps, marcada per una superació constant i per un progrés continu. El 23 de juny del 1863 es va inaugurar el tren de Sarrià. Lluny de limitar aquesta efemèride a un esdeveniment estrictament festiu, amb aquest llibre es valoren 150 anys d'història com a fonament del present i del que volem que sigui el futur de l'empresa.

Avui seria fàcil pensar que els records només ens poden aportar nostàlgia, però, més que mai, estem convençuts que amb els records podem recuperar una part del que som. Per això agraïm la publicació d'aquest llibre, que fa possible reviure el que ha estat, i és, la família de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Des que va entrar en servei el tren de Sarrià, hem estat un referent en el món ferroviari més enllà del nostre país. El 1863, el tren de Sarrià es convertia en el segon metro d'Europa, entès com un servei de caràcter metropolità centrat en un servei de viatgers amb doble via en tot el seu recorregut i uns horaris cadenciats amb freqüències de trenta minuts. Amb aquest servei, el ferrocarril adquiria un compromís amb la ciutat ja que es convertia en un element urbanitzador.

Aquest 150è aniversari coincideix en el temps amb el 150è aniversari del metro de Londres, que és el primer metro d'Europa, i també amb els centenaris de l'estació Grand Central de Nova York i del metro de Buenos Aires. Així, el ferrocarril adquiria un paper

pioner en el món. El tren de Sarrià va ser la primera línia de l'actual xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i, per això, la commemoració de l'aniversari adquireix una dimensió que transcendeix la mateixa línia ferroviària per convertir-se en un esdeveniment d'empresa. Al llarg d'aquests 150 anys d'història, l'arbre genealògic de Ferrocarrils ha anat creixent. A les seves branques es compten catorze empreses, de les quals ens sentim hereus; hereus de la seva feina i de la dedicació de milers de persones que hi han treballat i hi treballen. És gràcies a la feina de totes aquestes persones que avui Ferrocarrils és un model de referència ferroviària.

Aquest llibre també és un reconeixement a totes aquestes persones, sobretot a aquelles primeres que fa 150 anys van ser emprenedores d'un projecte en el qual creien; un projecte que, amb els anys i fins avui, ha anat creixent. I continuem avançant.

Aprofitem la memòria històrica que ens aporta aquest llibre com a punt de partida de nous projectes. Avui, el nostre repte és reflexionar sobre el model de mobilitat del futur i continuar treballant perquè el servei que oferim sigui cada vegada millor, més sostenible i de major qualitat.

Us convido a gaudir del contingut d'aquest llibre, que recupera una part de la memòria històrica de Ferrocarrils, amb el suport de Carles Salmerón, i que ha estat escrit per persones de Ferrocarrils i il·lustrat majoritàriament amb imatges de l'arxiu històric de la companyia. Un llibre que es publica amb la voluntat de conèixer millor Ferrocarrils i que fa possible la dita que «només es pot estimar allò que es coneix».



Autor desconegut / ANC – Fons FGC

LLUÍS PERMANYER

Pròleg

El carril dels barcelonins

I les campanes van començar a repicar; era un toc conegut: el de joia. Corria el 23 de juny del 1863. El motiu tenia fonament, ja que es tractava que els ciutadans s'assabentessin de la bona nova, la inauguració del ferrocarril de Sarrià.

Era, en efecte, una notícia excel·lent per raons varies i ben diferents. Passava a unir la ciutat amb la vila independent de Sarrià, que estava força mal comunicada; s'havien patit ajornaments que feien témer el pitjor i s'havien produït, per aquesta raó, fracassos empresarials explicables. Cal recordar que el primer projecte datava d'un 1847 llunyà i que el permís reial s'havia fet esperar fins al 1853. Tot això no era, és clar, gens estimulants.

La reacció popular davant d'aquell esdeveniment tan vistós i sorollós va ser, en principi, millor que el que calia esperar. «Ho sap tothom i és profecia» –per citar així, de retruc, el poeta sarrianenc J. V. Foix– que certes modernitats són rebudes amb hostilitat per l'opinió pública. Arreu del món ho va patir el ferrocarril, vist al començament com una màquina infernal que només havia de generar desgràcies. Jo crec que, vista l'experiència el 1848 del tren de Mataró, el de Sarrià va ser entomat d'una manera distinta i amable. Els qui van fer més mala cara van ser els propietaris de la plaça de Catalunya, en maliciar que aquell enrenou mecànic provocaria una baixada de preu dels seus terrenys. No va ser així, òbviament. L'estació es va convertir en el segon edifici que es va enlairar en una plaça de Catalunya que encara no existia i que no serà inaugurada fins al 1902.

Tot seguit va ser anomenat el *carril*, cosa que interpretat com una reacció més aviat afectuosa. La prova és que aviat va confirmar que havia estat incorporat



a l'imaginari popular col·lectiu, com ho demostra aquesta «cançoneta de cego», segons el Sagarra de les memòries, i que els barcelonins coneixien fil per randa: «Ens han pres les Carolines / i ens van prendre Gibraltar, / a veure si un dia ens foten /el carril de Sarrià.»

Aquest va ser considerat el primer ferrocarril urbà d'Espanya i va ser el segon del món, després del metro de Londres, que, amb l'ampliació posterior, va passar a ser la *Northern Line*, la negra.

La locomotora de vapor que impulsava el carril circulava per la superfície d'un encara inexistent carrer de Balmes, però damunt d'un terraplè. Aviat van haver de prendre mesures per evitar els accidents, sobretot atropellaments de vianants. S'hi van construir tanques de fusta i passos a nivell, que va fabricar el fuster Pablo Mitjavila, informació que em va ser facilitada pel seu nét, il·lustrada amb la factura corresponent.

Malgrat l'enrenou que tot allò significava, malgrat l'electrificació i disposar ja el 1918 d'un projecte tècnic, la línia soterrada no es va inaugurar fins a un tardà 1929.

Aquest obstacle tan molest i evident explica que l'Eixample rebés tot seguit dos topònims populars: la dreta i l'esquerra, que s'han mantingut consolidats.

El funcionament perfecte del servei va contribuir encara més a guanyar-se l'estimació dels ciutadans.



ANTONI GRAS

El tren de Sarrià fa 150 anys i, com tots els aniversaris acabats en cinquanta, això és un bon motiu per recordar la seva història. Avui, la línia de ferrocarril de Barcelona a Sarrià ja no és una línia aïllada com ho va ser al principi, durant més de cinquanta anys. Forma part d'un important conjunt de línies de transport ferroviari i per cable a càrrec de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), la primera empresa creada per la Generalitat de Catalunya i una de les empreses públiques més grans. No sembla estrany, per tant, aprofitar l'aniversari del primer brot per recordar, encara que sigui breument, els orígens de la resta de branques de l'arbre.

En el meu propi àmbit personal també hi ha afinitats amb el tren de Sarrià que expliquen l'interès a escriure el llibre. Ara fa cent anys, els meus avis es van casar i van decidir anar a viure a les Tres Torres. Si els va semblar interessant anar-hi, tot i que ell treballava al centre de Barcelona, en bona part va ser perquè a pocs metres de casa disposaven d'una estació del ferrocarril on, aleshores, ja sortien trens cada deu minuts. El meu pare i el seu germà, quan van tenir l'edat, van estudiar als Escolapis de Sarrià. Durant els anys vint, cada dia, fins i tot els dissabtes, per anar i tornar de l'escola agafaven el tramvia de cinc des del principi del carrer d'Anglí fins al final.

A principis dels anys seixanta, quan la meva família vivia a la ronda de Sant Pere, molt sovint els diumenges el pare ens portava a passejar pels boscos de Collserola. Pujàvem a la plaça de Catalunya i baixàvem a la Floresta o a Valldoreix. Per a mi, el millor de l'excursió era poder anar tot el viatge d'anada i tot el de tornada amb el nas enganxat a la finestra frontal del tren veient la via i observant el maquinista conduir el tren. El darrer capítol d'aquesta cadena

d'afinitats aquí resumida, i el més llarg tal com s'ha esdevingut, és el meu ingrés a FGC a l'estiu del 1988, ara fa 25 anys.

Un tercer component de la fórmula que explica la gènesi i el contingut d'aquest llibre és en un fet molt concret: la disposició a FGC d'un interessantíssim fons fotogràfic d'unes 30.000 imatges històriques avui transferit a l'Arxiu Nacional de Catalunya. Aquest fons, del qual FGC continua disposant en versió digitalitzada, recull amb major o menor detall una bona part de les etapes històriques per les quals ha passat la major part de les línies que avui formen FGC, especialment a partir de la darrera dècada del segle XIX.

El llibre no és, ni vol ser, una enciclopèdia detallada i sistemàtica de la geografia i de la història de les línies que avui formen FGC. Tampoc no és, ni de bon tros, un tractat sobre la història del ferrocarril a Catalunya. Cal recordar en aquest punt que la major part de la xarxa ferroviària catalana amb ample de via ibèric o internacional, i que està connectada a la resta de la península Ibèrica i d'Europa, no és gestionada per FGC.

Aquest llibre simplement vol ser un recorregut a través de l'origen i de la història dels ferrocarrils i de les explotacions de muntanya que avui gestiona FGC, recorregut ordenat, primer, geogràficament (en aquest cas, i mai més ben dit, linealment) i, en segon lloc, cronològicament. El recorregut s'ha procurat fer tan amè com ha estat possible i, sempre que s'ha tingut ocasió i intel·ligència, s'ha aprofitat per fer un breu recordatori dels aspectes més humans de la vida passada de la gent d'aquest país, com també dels treballadors i treballadores ferroviaris.

Història gràfica d'un viatge

Línia Barcelona-Vallès



El que coneixem com a *línia Barcelona-Vallès dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)* té un origen doble. L'origen primer és en el ferrocarril de Barcelona a Sarrià, del qual celebrem els primers 150 anys. El segon origen és en els ferrocarrils de Sarrià a Terrassa i de Sant Cugat a Sabadell, els quals, els pròxims anys, celebraran el centenari.

El ferrocarril de Sarrià va ser construït per Ferro Carril de Barcelona a Sarrià, S. A. entre el 1859 i el 1863, any en què es va posar en servei. Les despeses de construcció van ser superiors a les esperades i els ingressos no van permetre cobrir les càrregues del deute. La fallida es va produir el 1865, cosa que va provocar la intervenció de la línia per l'Estat fins al 1873. Un cop el jutjat va lliurar l'empresa als creditors, aquests van constituir-ne una de nova: Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, SA (FSB), que va explotar la línia més de cent anys, fins a la crisi del 1977 i la segona intervenció de l'Estat.

Els ferrocarrils de Sarrià a Terrassa i de Sant Cugat a Sabadell van ser construïts per Ferrocarriles de Cataluña, S. A. (FCC) entre el 1912 i el 1925. FCC els va explotar fins a la crisi i la intervenció de l'Estat del 1977. En el seu origen, FCC era propietat de Barcelona Traction, Light & Power Co. Ltd., empresa de capital majoritàriament americà amb seu social a Toronto (Canadà). Era la coneguda *Canadenca*, liderada pel nord-americà Frederick Stark Pearson, que va impulsar l'expansió de l'energia elèctrica a Catalunya a principis del segle xx. Durant els anys vint, la propietat de FCC va passar a ser majoritàriament catalana.

FSB i FCC es van distingir per una qualitat del servei superior a la mitjana de les empreses del seu àmbit,

especialment després de l'electrificació del 1905. Amb la fallida del 1977, la manca de manteniment dels trens i de les instal·lacions va provocar un important deteriorament de la qualitat.

Des del 1979, el ferrocarril de Sarrià i el de Terrassa i Sabadell formen una unitat d'explotació dins de FGC coneguda actualment com a *línia Barcelona-Vallès*. Per ella transcorren els serveis urbans L6 (Reina Elisenda) i L7 (avinguda del Tibidabo), i els serveis suburbans S1 (Terrassa), S2 (Sabadell), S5 (Sant Cugat i Rubí) i S55 (Universitat Autònoma). Gràcies a les importants millores realitzades, s'ha recuperat un nivell de qualitat del servei molt ben valorat pels clients.

En l'etapa FGC, la línia ha experimentat una modernització i una millora integrals que han tornat a situar la qualitat del servei en nivells homologables als dels millors ferrocarrils. Entre moltes altres actuacions, es poden destacar: el desdoblament de la via única entre Sant Cugat i Terrassa i Sabadell (per trams, entre el 1985 i el 1995), el soterrament de la travessera de Terrassa (1986) i les noves estacions d'Universitat Autònoma (1984), Hospital General (1985) i Volpelleres (2010). També s'ha aconseguit la progressiva modernització completa de totes les instal·lacions (electrificació, senyalització, comunicacions, etc.) i la renovació total del parc de trens.

El servei ha evolucionat des d'una oferta de trens cada trenta minuts entre Barcelona i Terrassa o Sabadell fins a l'actual oferta del metro del Vallès, amb intervals d'entre deu i dotze minuts a Terrassa o Sabadell, d'entre cinc i sis minuts a Rubí o a la Universitat Autònoma, i de tres minuts a Sant Cugat.



Dues de les primeres i poques imatges que es coneixen del primitiu carril de Sarrià, probablement poc després de la seva posada en servei el 1863. A dalt, un tren aturat a l'estació de Barcelona amb una locomotora Sharp & Stewart en l'estat original. Com altres de l'època, tenien un dom petit sobre el fogar en lloc del dom central sobre la caldera que tindrien després. La segueixen un furgó

(o cotxe de tercera classe, no és clar) amb un espai per al guardafrens i uns cotxes que semblen de segona i de primera. L'edifici queda fora del quadre, a la dreta. Darrere, les restes de la muralla enderrocada, l'estació del carril de Martorell, els arbres del passeig de Gràcia, Gràcia i els turons del Coll. A l'Eixample pràcticament no hi ha cap edifici encara. A la dreta, l'estació de Barcelona. Estava si-

tuada al principi del carrer de Pelai, al xamfrà que esdevindria el número 1 de la plaça de Catalunya. Va ser un dels primers edificis de l'Eixample. Els barcelonins la coneixien com *l'estació de Sarrià* o *del carril de Sarrià*. Sembla recollir alguna cerimònia oficial. Tot i això, no correspondria a la inauguració de la línia ja que es va celebrar el dia 23 de juny del 1863 a la tarda i el rellotge marca les 10:55 del matí.

El ferrocarril Barcelona-Sarrià

El ferrocarril de Barcelona a Sarrià ja té 150 anys. És la línia més antiga de les que actualment formen FGC. En el moment de la seva posada en marxa, el 1863, era el quart ferrocarril que entrava en servei a Barcelona. Els tres anteriors eren els de Mataró, Granollers i Martorell.

Des de l'inici ja va ser un ferrocarril diferent. En primer lloc, era una línia molt curta. No arribava a fer ni cinc quilòmetres de longitud i, a més de les terminals extremes (Barcelona i Sarrià), només tenia tres

estacions intermèdies (Camps Elisis, Gràcia i Sant Gervasi), i la primera es va tancar poc després de la inauguració. Aquesta escassa longitud va fer que mai no transportés cap tràfic de mercaderies digne de consideració. Tot i disposar d'alguns vagons en el seu parc, no es té constància que mai circulessin trens de mercaderies. Normalment s'utilitzaven per als transports interns de materials (carrils, balast, etc.). Les poques mercaderies que es facturaven es transportaven habitualment en els furgons dels trens de viatgers juntament amb els equipatges.



M. Sala / Col·lecció Jordi Baron Rubí [e]
Maurici Serrahima i Palà / Col·lecció L'Abans – Fons Ernest Serrahima Sant [s]