

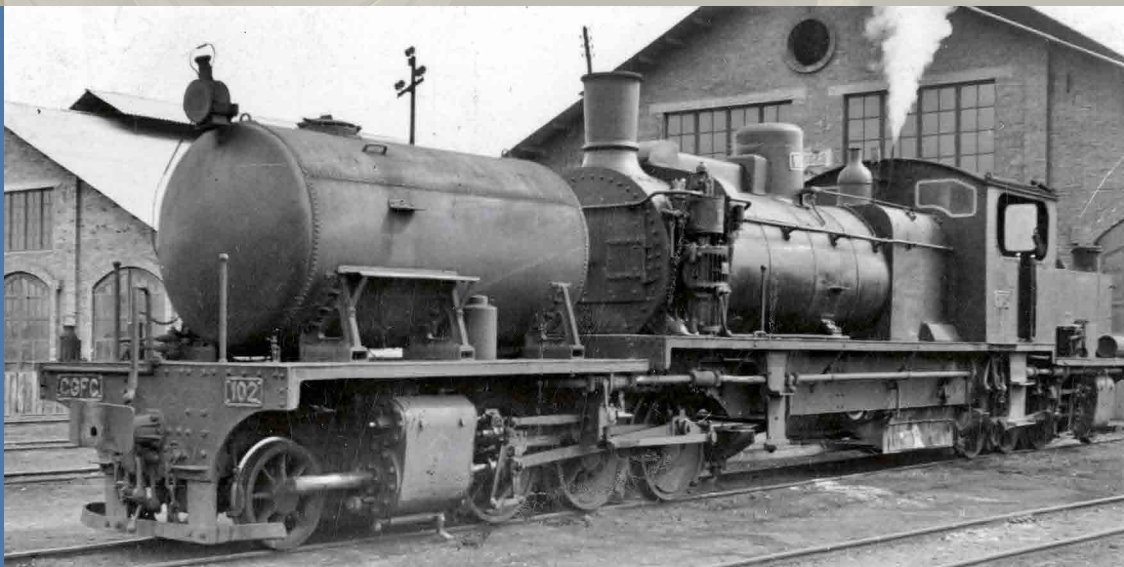
Joan Carles Salmerón i Fernández

PASSAT I FUTUR DE LA VIA MÈTRICA

Martorell Central

Núm.:

17



Martorell Central, passat i futur de la Via Mètrica

ÍNDEX

PRÒLEG	4
LA XARXA LLOBREGAT - ANOIA	6
HISTÒRIA DE L'ESTACIÓ DE MARTORELL CENTRAL	10
ELS TRENS DE MARTORELL: UN TALLER CENTRAL	14
L'ESPAI DE LA VIA MÈTRICA	18
LA COL·LECCIÓ DE VEHICLES EXPOSATS	22
L'ESTRATÈGIA DE PATRIMONI D'FGC	26



CRÈDITS

Primera edició (2023)
© de l'edició: Ferrocarrils de la
Generalitat de Catalunya (2023)

Text:
Joan Carles Salmerón i Fernández

Redacció: Alba López Pérez

Fotografies:
Arxiu Fotogràfic històric d'FGC,
Terminus Centre d'Estudis del
Transport

Coordinació: Núria Codina

Disseny col·lecció:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Maquetació:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Reservats tots els drets. Aquesta publicació no pot ser reproduïda, ni en part, ni en tot, ni enregistrada en, o tramesa per, un sistema de recuperació d'informació, per cap mitjà ni per cap forma, sigui mecànic, electrònic, fotoquímic, electroòptic, magnètic, per fotocòpia, o qualsevol altre, sense el permís previ i per escrit de l'editor.

El lloc on aquesta estació està enclavada, representa una centralitat mil·lenària.

Diverses vies romanes conflueixen en aquest punt i el ferrocarril és hereu d'aquest indret estratègic. Des del ja llunyà 1893, l'estació de Martorell Central ha estat un punt de connexió entre els diferents serveis ferroviaris que hi conflueixen. Aquest emplaçament és doncs part de la història de Martorell i ha tingut un paper clau en l'esdevenir de la vila fins als nostres dies.

Aquesta posició estratègica va propiciar que la companyia del ferrocarril d'Igualada a Martorell hi establís els seus tallers. Més endavant, la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, S. A. els va mantenir en aquest punt i els va ampliar diverses vegades, convertint-los en els seus tallers principals. No va ser fins a l'època FGC que, en el procés de modernització de les instal·lacions, els tallers es van centralitzar a Martorell Enllaç i a Rubí i els edificis que ocupaven a Martorell Central van quedar desafectats i, posteriorment, van ser enderrocats.

Després de una interrupció del servei de viatgers entre el 1985 i el 2005 aquesta connexió es va recuperar amb una oferta de serveis molt superior a la de qualsevol etapa anterior. Així, a partir d'aquell moment, la línia Llobregat-Anoia incorporava aquesta estació al seu tronc principal, amb la qual cosa tots el trens d'FGC amb origen o destinació a Martorell, Olesa, Manresa o Igualada van passar a fer-hi parada. Si exceptuem els grans intercanviadors de l'entorn immediat de la ciutat de Barcelona, el de Martorell Central és el

més potent de la regió metropolitana i, fins i tot, de la resta de Catalunya. Això, tant pel que fa al nombre de circulacions diàries, com pel que fa al nombre de relacions ferroviàries directes que es poden fer des d'aquest punt.

Fa pocs anys es va plantejar la necessitat de disposar d'un recinte on preservar i exposar la nombrosa i remarcable col·lecció de vehicles històrics de la línia Llobregat-Anoia. El fet de disposar de terrenys i, un altre cop, la seva bona accessibilitat va propiciar que ràpidament es veiés que Martorell Central era la millor de les alternatives possibles. També ho va propiciar la llarga i important tradició ferroviària de la població, on s'han succeït diverses generacions de ferroviaris.

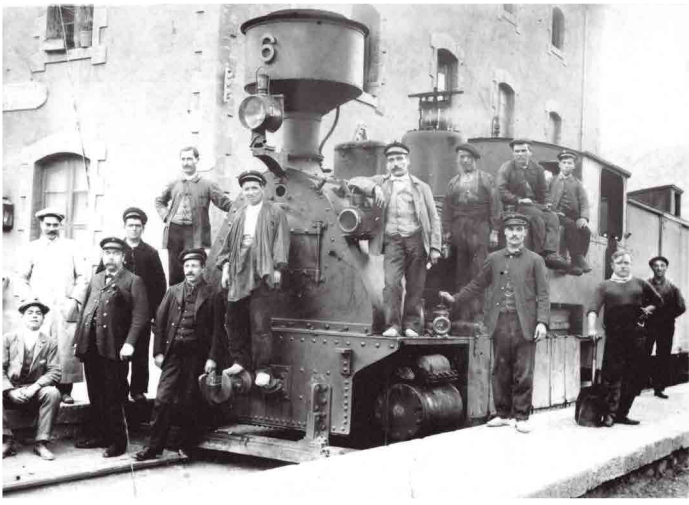
Mirant al futur, la importància de l'intercanviador només es pot esperar que s'incrementi. Els serveis de transport ferroviari sostenibles i amb baix impacte ambiental, com els que ofereix FCC, estan en unes condicions òptimes per atendre adequadament les necessitats futures de mobilitat dels ciutadans d'una àrea metropolitana densa com la de Barcelona i, especialment, de l'entorn de Martorell.

Toni Segarra i Barreto

President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Barcelona, març del 2023

La locomotora núm. 6 del Tranvia o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga a l'estació de Guardiola. Arxiu FGC (c1905).



LA XARXA LLOBREGAT - ANOIA

L'estació de Martorell Central han estat, històricament, un punt clau per a l'establiment i el creixement de l'antiga xarxa dels Ferrocarrils Catalans, actual xarxa Llobregat-Anoia d'FGC. Tant és així que, fins i tot, durant unes dècades va acollir la gestió diària de l'explotació ferroviària de la xarxa i va albergar els tallers centrals de manteniment.

Els orígens de la xarxa se situen al voltant de l'any 1919, quan la idea de crear una gran xarxa de via estreta que comunicés Barcelona amb la Catalunya Central es va materialitzar amb la integració de les tres línies existents a la zona (Igualada-Martorell, Barcelona-Martorell i Manresa-Berga-Guardiola de Berguedà) i la fundació de la "Compañía General de Ferrocarrils Catalanes" (CGFC). La creació de la nova xarxa dels Ferrocarrils Catalans va endegar una època de creixement i grans inversions

que van incloure la unificació del material de les diferents línies, l'adquisició de potents locomotores i cotxes de gran capacitat, i la construcció de la secció entre Manresa i Martorell (1924) i el ramal fins al Port de Barcelona (1926).



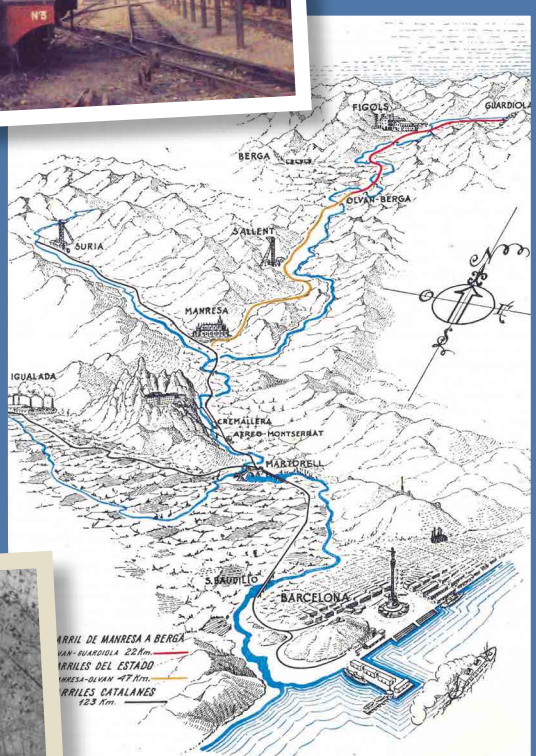
Un llarg tren de mercaderies, encapçalat per una locomotora Garratt, al seu pas pel pont de la Resclosa al congost de Martorell. Arxiu Salmerón (c1930).

Malauradament, l'esclat de la Guerra Civil i la posterior postguerra van aturar aquest desenvolupament i van iniciar una llarga època de penúries que va provocar importants pèrdues humanes. La contesa no només va aturar el creixement de la companyia, sinó que, a més, la destrucció d'infraestructures van immersir-la en una llarga etapa de lenta recuperació.

Construcció de l'estació de Martorell Vila. Arxiu Salmerón (1911).



La línia entre Barcelona i Martorell tenia com origen l'estació modernista de Magòria. Arxiu Salmerón (c1920).



La xarxa dels Ferrocarrils Catalans seguia el curs dels rius Llobregat i Anoia. Arxiu Salmerón (c1940).



Malgrat el decadent estat de les instal·lacions, el tren seguia sent un element fonamental per a la mobilitat. Arxiu FGC (1978).

No obstant això, superats aquells difícils anys, durant els cinquanta i els seixanta, els

Ferrocarrils Catalans van viure una nova època de creixement que va fer possible la modernització del material i les instal·lacions. Així, per exemple, l'adquisició de nous automotors i locomotores dièsel va permetre retirar del servei el material clàssic de vapor. Aquest creixement, tanmateix, no va ser suficient per revertir la delicada situació financera que travessava la companyia i, arribats els anys setanta, es van produir els primers tancaments de línies (d'Olvan-Berga a Guardiola l'any 1972, i de Manresa a Olvan-Berga el 1973) i l'ens estatal "Ferrocarriles de Vía Estrecha"

(FEVE) va intervenir la xarxa (1977). El nou gestor va traçar un pla de tancaments per fases, afortunadament, la ràpida actuació de la recentment reinstaurada Generalitat de Catalunya, que l'any 1978 havia assumit les competències sobre les xarxes de via estreta del país, va evitar-los. Ben aviat, l'any 1979, les xarxes van ser integrades sota la gestió de la nova companyia pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que de seguida va instaurar un nou esperit de modernització, manteniment i millora constant de les instal·lacions i el material.



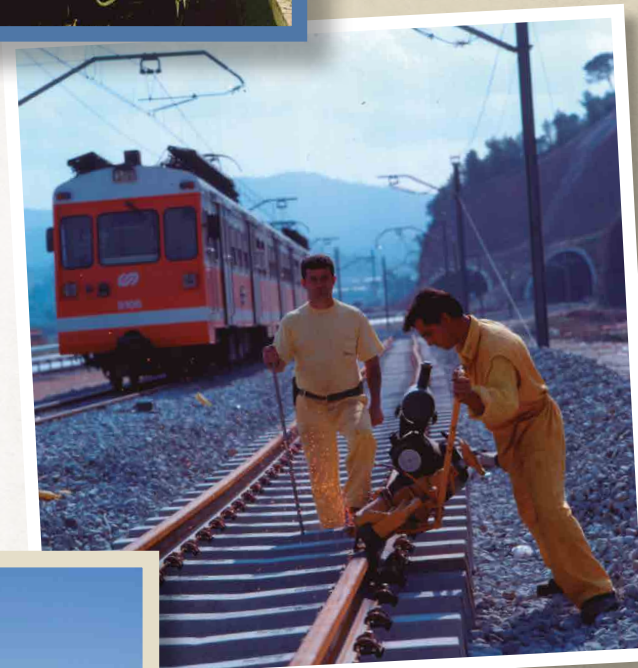
L'estació de Sant Boi de Llobregat durant els darrers anys de la dictadura franquista. Arxiu FGC (1975).



Viatge de presa de possessió de la xarxa dels Ferrocarrils Catalans per part de la Generalitat de Catalunya. Arxiu FGC (1978).

Aquest nou estil de gestió, a la xarxa dels Ferrocarrils Catalans, es va materialitzar en tota una sèrie d'actuacions destinades, en primer lloc, a assegurar la prestació dels serveis, i, posteriorment, a renovar i modernitzar tant les infraestructures com el material motor i mòbil.

Així, des de llavors, l'antiga xarxa dels Ferrocarrils Catalans, actualment anomenada Llobregat-Anoia, ha experimentat una veritable transformació des de l'arcaic carrilet que era als seus orígens fins al modern ferrocarril suburbà i regional que és avui.



Obres de construcció de la variant de Sant Andreu de la Barca. Arxiu FGC (c1992).



La xarxa Llobregat-Anoia és avui un modern ferrocarril regional. Foto Joan C. Salmerón (2016).

Els tallers de Martorell Central van comptar amb nombrosos equips de treballadors especialitzats. Arxiu FGC (1904).

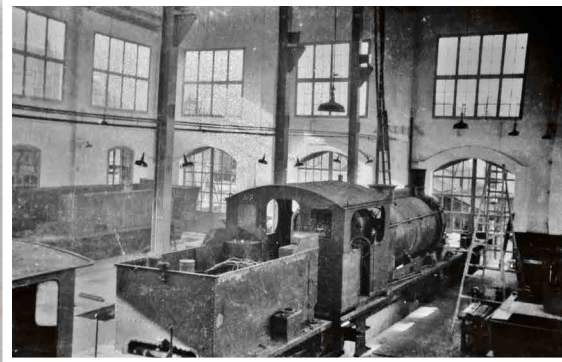


HISTÒRIA DE L'ESTACIÓ DE MARTORELL CENTRAL

L'estació i tallers de Martorell Central van ser inaugurats l'any 1893, juntament amb la resta de la línia entre Martorell i Igualada de la Compañía del Ferrocarril Central Catalán. La línia va ser concebuda a mitjan segle XIX amb l'idea de comunicar la puixant indústria de la comarca de l'Anoia amb el Port de Barcelona i l'interior de la península, mitjançant un ferrocarril secundari o carrilet que, seguint el curs del riu Anoia, trobés connexió amb la xarxa ferroviària de via ampla. Finalment, aquesta connexió es va establir a Martorell, on la companyia va situar les oficines d'explotació i els tallers de manteniment de la línia. Les instal·lacions de l'estació, que van ser construïdes al costat de l'estació homònima de la línia de via ampla Barcelona-Vilafranca-Tarragona, estaven formades per dos edificis destinats als viatgers i les oficines d'explotació, diverses naus per al manteniment del material,

els molls de descàrrega i transbordament amb la línia de via ampla i una ampla platja de vies. Algunes de les vies, inclosa la destinada al servei de passatgers, es conformaven segons una curiosa disposició que obligava els trens, en començar la marxa, a retrocedir uns metres en direcció Barcelona abans de començar el seu camí cap a Igualada.

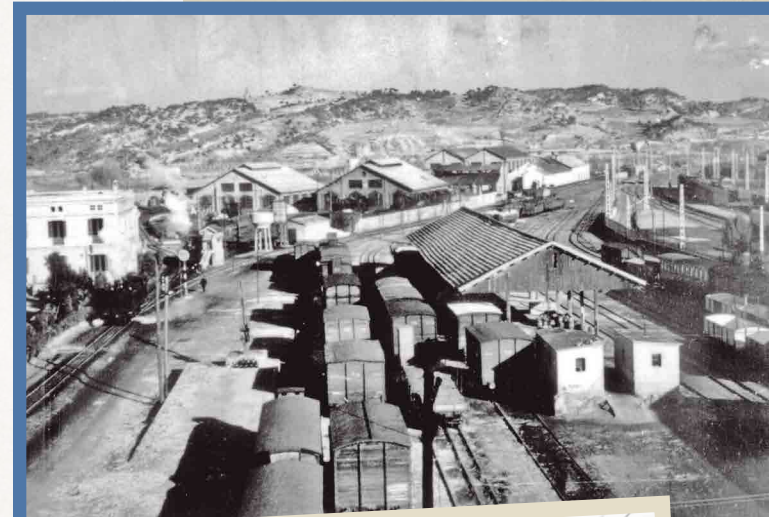
L'estació de viatgers de via estreta es trobava ubicada a pocs metres de l'estació de via ampla. Arxiu FGC (c1940).



Interior dels tallers de Martorell-Central amb les vies destinades a la reparació de les locomotores Garratt. Arxiu FGC (c1940).

Posteriorment, amb la creació de la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC) l'any 1919, Martorell Central va esdevenir el punt neuràlgic de la nova xarxa, malgrat trobar-se en una ubicació un tant apartada de les línies principals. La nova companyia va centralitzar a Martorell Central les tasques de manteniment de tot el material, tant de l'heretat de les antigues companyies com del de nova adquisició, la qual cosa va obligar a ampliar les instal·lacions amb la construcció de més naus i vies de servei. Així, els tallers de Martorell Central van passar d'albergar una flota formada per una desena de locomotores, 15 cotxes de viatgers i 78 vagons de mercaderies a ocupar-se del manteniment d'una cinquantena de locomotores i varis centenars de cotxes de viatgers i vagons de mercaderies. A més, el material era tan divers i variat que algunes unitats, com era el cas de les locomotores de vapor Garratt, disposaven d'espais concrets per al seu manteniment.

Imatge aèria dels tallers i instal·lacions de manteniment de Martorell Central. Arxiu FGC (1957).



Construcció de la nova andana de viatgers. Arxiu FGC (1966).

Les instal·lacions de Martorell Central van ser durant uns anys simples vies de pas cap als ramals industrials de Solvay i Glude. Arxiu FGC (1994).



Després de dècades de funcionament, durant els anys seixanta, l'electrificació de la línia fins a l'estació de Martorell Enllaç, que va incloure el manteniment del nou material elèctric als seus tallers, va començar a treure-li importància al complex de Martorell Central. Així, a poc a poc, Martorell Enllaç va anar centralitzant el manteniment de

la resta del material fins que durant la dècada dels setantes i vuitantes va esdevenir un gran magatzem de vehicles retirats. De fet, durant aquells anys gran part de les instal·lacions van ser derruïdes, van ser suprimits els serveis de viatgers i Martorell Central va restar com un simple indret de pas per als trens de mercaderies que circulaven cap al ramal industrial de la fàbrica Solvay.

Va ser, ja entrats en els segle XXI, quan l'estació de Martorell Central va ressorgir: aprofitant la modernització de la línia, que incloïa el desdoblament de la via única, i el re-ordenament de la zona per la construcció de la línia d'alta velocitat entre Barcelona i Madrid, la Generalitat de Catalunya va decidir modificar el traçat entre Martorell

Inauguració de la nova estació de Martorell Central. Arxiu FGC (2007).

El nou edifici de l'estació disposa d'un gran vestibul. Arxiu FGC (2007).



Vila i Martorell Enllaç, mitjançant un nou pont sobre el riu Llobregat, incloent el pas per Martorell Central. La construcció del nou traçat, que va entrar en servei l'any 2007, va suposar la transformació completa de les instal·lacions de Martorell Central i la construcció d'una nova i moderna estació d'intercanvi amb la xarxa local d'autobusos, l'estació de Rodalies i altres serveis de mobilitat. Així, després de dècades d'abandonament, Martorell Central va tornar a integrar-se dins del funcionament diari de l'antiga xarxa dels Ferrocarrils Catalans, avui coneguda com a Llobregat-Anoia.

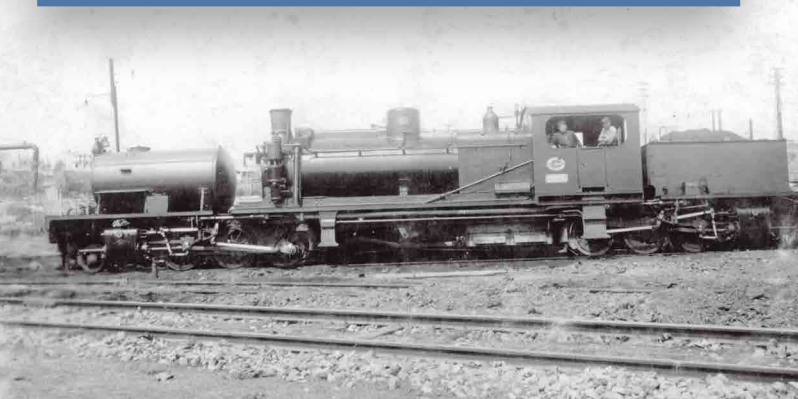
Recentment, la reordenació dels equipaments urbans limítrofs de l'estació, que inclouen la construcció del proper Espai de la Via Mètrica, representen la consolidació de la nova etapa històrica d'aquesta centenària estació.

L'estació de Martorell Central conforma un intercanviador de transports amb els transports públics locals i la xarxa de Rodalies. Arxiu FGC (2007).



Andana central i escalinata d'accés de l'estació de Martorell Central. Arxiu FGC (2007).

Les primeres locomotores que van ser mantingudes als tallers de Martorell van ser les originàries de la línia de Martorell a Igualada. Arxiu Salmerón.



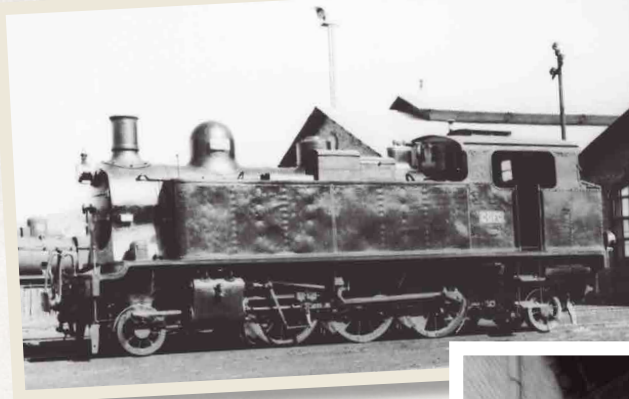
Una de les grans locomotores de vapor Garratt adquirides durant els anys vint. Arxiu FGC (1931).

ELS TRENS DE MARTORELL UN TALLER CENTRAL

Al llarg dels seus 130 anys d'història, per l'estació i els tallers de Martorell Central ha circulat una àmplia varietat de material motor i mòbil de diverses característiques, representant de l'evolució tecnològica de diferents èpoques històriques. La primera generació de material va

ser la pròpia de la línia Martorell-Igualada, que va incloure petites locomotores de vapor i cotxes de viatgers de reduïdes dimensions. Amb la formació dels Ferrocarrils Catalans a Martorell Central van arribar noves i potents locomotores de vapor, com les articulades Garratt o les Energie, els primers automotors de benzina Alfa Romeo, nous cotxes de viatgers de serveis regionals i una nova flota de vagonets de mercaderies. Temps després, a partir de la dècada dels anys seixanta, el manteniment del material va ser progressivament derivat als tallers de

Martorell Enllaç, de manera que Martorell Central va restar únicament com a dipòsit d'algunes locomotores dièsel.



Una de les potents locomotores de la sèrie 200 dels Ferrocarrils Catalans a la platja de vies dels tallers de Martorell Central. Arxiu FGC (c1940).

No obstant això, sí que es van mantenir les tasques de reforma de cotxes de viatgers i vagonets de mercaderies, dotats de noves caixes metàl·liques.

En l'actualitat, per la nova estació de Martorell Central diàriament circulen moderns trens elèctrics de viatgers, formats per les unitats de la sèrie 213. De la mateixa manera, per Martorell Central també circulen trens de mercaderies que transporten la potassa provinent de les mines de Sùria i la producció automobilística de la fàbrica SEAT.



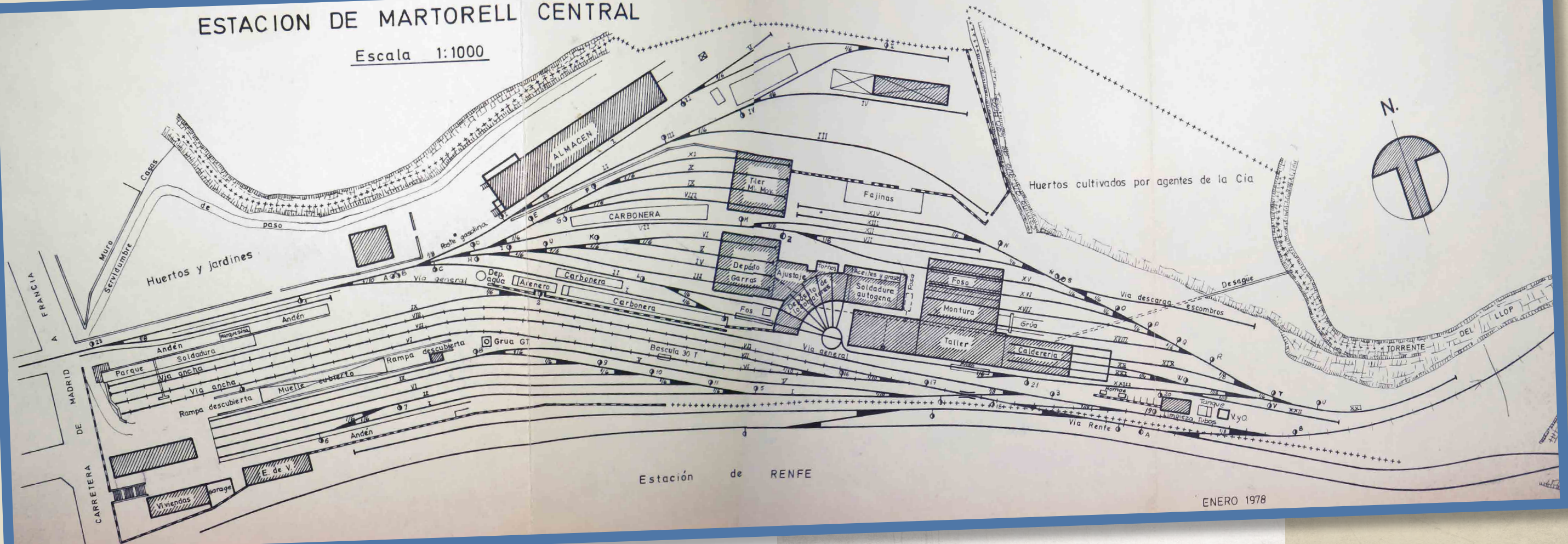
Els tallers de Martorell Central també es van especialitzar en la construcció de diferents sèries de cotxes de viatgers i vagonets de mercaderies. Arxiu FGC (1966).



Actualment circulen per l'estació de Martorell Central les modernes unitats de la sèrie 213. Arxiu FGC (2007).

ESTACION DE MARTORELL CENTRAL

Escala 1:1000



ENERO 1978

Treballs de topografia per a la construcció del nou espai.
Arxiu FGC (2021).



L'ESPAI DE LA VIA MÈTRICA

Atesa la diversitat històrica de la xarxa dels Ferrocarrils Catalans, avui Llobregat-Anoia, i gràcies a la sensibilitat històrica de la pròpia companyia FGC i de diferents associacions i grups de voluntaris, a hores d'ara es conserva

una interessant col·lecció de vehicles representatius de les línies que conformen la xarxa. No obstant això, tots aquests vehicles es troben conservats en diferents dipòsits i magatzems de la companyia, cosa que impossibilita la seva exposició pública. És per aquest motiu que, al voltant de l'any 2017 FGC va començar a plantejar la creació d'un espai de preservació visitable, dedicat específicament als vehicles històrics de la línia Llobregat-Anoia. Després de contemplar diferents opcions, la ubicació escollida va ser la de Martorell

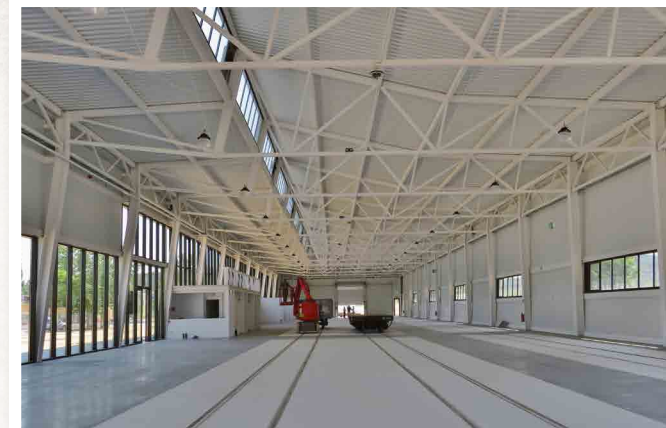


Obres de construcció de l'estructura de la nau de Martorell Central.
Arxiu FGC (2021).

Construcció del nou espai expositiu.
Foto Joan C. Salmerón (2022).



Finalització de les obres de construcció del nou espai expositiu.
Foto Joan C. Salmerón (2022).



Central, atesa la seva rellevància històrica i la disponibilitat de terrenys en desús pròxims a una línia en funcionament.

Així, després de planificar el seguit d'instal·lacions que formarien el futur Espai de la Via Mètrica, l'any 2019 el projecte va ser presentat en públic i el 2020 es va treure a licitació la construcció de les instal·lacions. Les obres van ser iniciades a principi del 2021 i han finalitzat a mitjan 2022. Paral·lelament, també es van posar en marxa els treballs de restauració estètica dels diferents vehicles que finalment hi són exposats.



L'Espai de la Via Mètrica disposa de diferents vies i una gran nau de forma rectangular.
Foto Joan C. Salmerón (2022).

Trasllat del Cotxe Saló al nou espai expositiu.
Foto Arxiu FGC (2022).



El nou espai compta amb la presència de quatre locomotores de vapor de gran valor històric.
Foto Joan C. Salmerón (2022).



Placa de construcció de la locomotora CGFC 209 de 1948.
Foto Joan C. Salmerón (2022).

L'edifici que conforma l'exposició ha estat construït al lloc on s'ubicaven els antics tallers de locomotores, al costat de la platja de vies i de l'actual aparcament de l'estació. Amb una superfície de 2.200 m², la nau té 106 metres de llargada, 21 d'amplada i 8,65 d'alçada. A la sala principal, la nau disposa d'un total de tres vies de 105 metres de longitud, sobre les quals se situen els diferents vehicles ferroviaris catalogats com a patrimoni històric. A més, l'edifici compta amb un espai destinat a l'exposició de petites peces històriques i un magatzem. De la mateixa manera, les instal·lacions són complementades a l'exterior amb una platja de vies destinades a la realització de maniobres i descàrrega de nous vehicles. Per facilitar l'accés del públic que vulgui visitar l'espai, l'entorn de la nau també ha estat urbanitzat per tal d'integrar-lo amb la resta d'equipaments urbans del voltant: una àmplia vorera amb plantació d'arbrat permet l'accés a l'edifici, així com també s'ha instal·lant l'enllumenat exterior i s'ha construït una zona verda de prop de 2.900 m².

La col·lecció de peces que s'exposen a l'Espai de la Via Mètrica està formada per quatre locomotores de vapor, una locomotora elèctrica i una de dièsel, un automotor elèctric i una unitat de tren, així com per diferents cotxes de viatgers i vagonets de mercaderies. Algunes d'aquestes peces són tan

Locomotora tipus "Berga"
exposada a Martorell-Central.
Foto Joan C. Salmerón (2022).



representatives com la locomotora de vapor Berga del Tranvia o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga, de l'any 1904; la locomotora de vapor Garratt de la Companyia General dels Ferrocarrils Catalans, de l'any 1926; l'automotor elèctric 5105 de l'any 1959; i la unitat de tren 211.04 d'FGC, de l'any 1987.

Així, en el nou Espai de la Via Mètrica, el públic pot gaudir en viu de la història de la xarxa de via estreta més important de Catalunya.



El nou espai inclou l'exposició de diferents vagonets de mercaderies.
Foto Joan C. Salmerón (2022).

Locomotores de vapor CGFC 209 i OG 22 al nou espai expositiu.
Foto Joan C. Salmerón (2022).



LA COL·LECCIÓ DE VEHICLES EXPOSATS

Locomotora CGFC 31

Tipus:
Locomotora de vapor
Any de construcció: 1902
Constructor: M.T.M.



Locomotora MO 106

Tipus:
Locomotora de vapor
Any de construcció: 1926
Constructor:
Saint-Léonard



Locomotora CGFC 304

Tipus:
Locomotora elèctrica
Any de construcció: 1926
Constructor:
Braine-le-Compte



Locomotora CGFC 811

Tipus:
Locomotora dièsel
Any de construcció: 1952
Constructor:
M.S.M.



Locomotora OG 22

Tipus:
Locomotora de vapor
Any de construcció: 1926
Constructor:
M.T.M.



Locomotora CGFC 209

Tipus:
Locomotora de vapor
Any de construcció: 1948
Constructor:
Energie



Automotor CGFC 5105

Tipus:
Automotor elèctric
Any de construcció: 1959
Constructor:
CENEMESA



UT FGC 211.04

Tipus:
Unitat de tren elèctrica
Any de construcció: 1987
Constructor: MACOSA

Cotxe CC C-5

Tipus: cotxe saló
Any de construcció: 1893
Constructor: M.F.C.



Vagó CGFC HG-630

Tipus: vagó plataforma
Any de construcció: 1925-26
Constructor: Energie



Vagó FGC 63.039

Tipus: vagó de vores
Any de construcció: 1986
Constructor: CAF



Vagó CGFC K-608

Tipus: vagó tancat
Any de construcció: c1925
Constructor: La Meuse



Vagó CGFC HG-901

Tipus: vagó cisterna
Any de construcció: 1925
Constructor: Energie



Vagó CGFC U-269

Tipus: vagó de vores
Any de construcció: 1945
Constructor: M.F.C.



Vagó CGFC M-405

Tipus: vagó de vores
Any de construcció: 1967
Constructor: C.G.F.C.



Vagó CGFC U-905

Tipus: vagó cisterna
Any de construcció: 1931
Constructor: M.M.C.



Vagó CGFC X-501

Tipus: vagó sitja
Any de construcció: c1960
Constructor: C.G.F.C.

La nau de material històric de Rubí permet exposar els centenaris trens de la xarxa del Vallès. Arxiu FGC (2021).



Els centenaris cotxes de fusta dels Ferrocarrils Catalans formen el tren històric de la xarxa Llobregat-Anoia. Arxiu FGC (2018).

L'Espai Albert Vilalta, ubicat a Sarrià, alberga els fons documentals històrics de les diferents empreses que avui formen FGC. Arxiu FGC (2018).



L'ESTRATÈGIA DE PATRIMONI D'FGC

La construcció de l'Espai de la Via Mètrica a les instal·lacions de Martorell Central s'engloba dins de l'Estratègia del Patrimoni d'FGC, aprovada el 2021 i la qual recull la planificació de les diverses exposicions històriques repartides per diferents punts de les seves xarxes ferroviàries, així com la digitalització i difusió dels importants fons documentals i gràfics que atresora als seus arxius històrics. Aquesta nova estratègia patrimonial es marca quatre objectius clars: identificar el nombrós i divers patrimoni històric d'FGC; assolir la seva adequada preservació, millorar la seva posada en valor com a patrimoni cultural i industrial, eina pedagògica, atractiu turístic i instrument potencialment generador d'activitat econòmica al seu entorn i assolir la seva adequada gestió mitjançant una unitat de gestió especialitzada. Així, a més de l'Espai de Martorell Central, entre d'altres actuacions, més recentment FGC ha condicionat “La Cotxera de Rubí”, situada a l'antiga estació de Rubí i on es preserven vuit vehicles històrics de la xarxa Barcelona-Vallès; ha construït “La Nau del tren històric del Vallès” per preservar

l'automotor Brill núm. 18, una unitat de la sèrie 400 coneguda com la “granota”

El fons documental inclou cartells publicitaris de gran valor artístic, com aquest del Cremallera de Montserrat. Arxiu FGC. (2019).



i una unitat de la sèrie 111; i ha habilitat, a l'hangar i el moll de mercaderies de l'estació de La Pobla de Segur, “El Moll de la Pobla” per tal de exposar tres peces històriques que ja es trobaven a l'estació (dues grues i una aiguada). L'Estratègia també contempla la futura circulació de trens històrics, un per cada xarxa, de manera que FGC ja ha completat la revisió i rehabilitació tècnica i de seguretat de la “granota”, així com, a la xarxa Llobregat-Anoia, també treballa en un projecte per revisar i rehabilitar un tren format per quatre cotxes de fusta de finals del segle XIX i principis del XX.

La presentació d'aquesta estratègia patrimonial constitueix, així, un primer pas per a la revalorització del patrimoni de la mobilitat d'un dels principals operadors del país, de tal manera que, en pocs anys, la societat podrà gaudir dels primers resultats.

La nova nau de material històric de Rubí ha rebut diferents premis per la seva espectacular arquitectura. Arxiu FGC (2021).



