

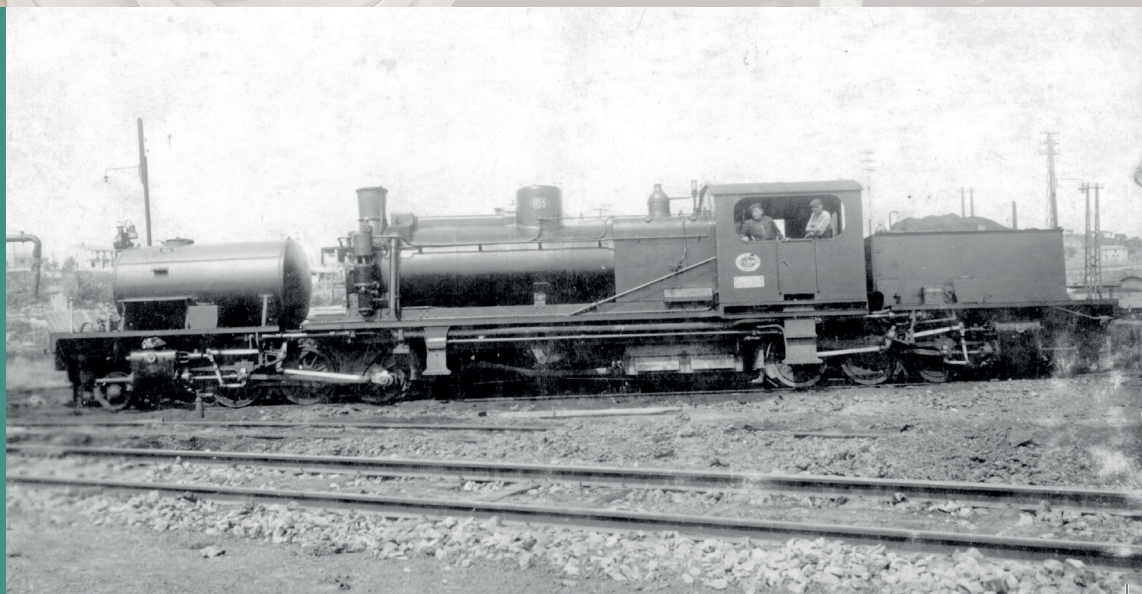
Joan Carles Salmerón i Fernández

CENT ANYS DELS FERROCARRILS CATALANS

La culminació de la gran xarxa de via estreta catalana

Núm.

21



Cent anys dels Ferrocarriils Catalans

La culminació de la gran
xarxa de via estreta catalana

ÍNDEX

Pròleg	4
Els carrilets del Llobregat i l'Anoia	6
La construcció de la xarxa de via estreta	8
1924. La culminació dels Ferrocarrils Catalans	10
De l'esplendor dels anys vint a la foscor dels trenta	12
De les penúries de la postguerra a la recuperació dels anys cinquanta	14
De les bones perspectives dels seixanta a la degradació dels setanta	16
FGC. Anys de recuperació i modernització	18
La transformació de la xarxa	20
Llobregat-Anoia. Una xarxa ferroviària del segle XXI	22
Els trens dels Ferrocarrils Catalans	24
Els trens d'FGC	26



CRÈDITS

Primera edició (2024)
© de l'edició: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2024)

Text:
Joan Carles Salmerón i Fernández

Redacció: Alba López Pérez

Fotografies:
Terminus Centre d'Estudis del Transport, Arxiu Històric de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Arxiu Comarcal del Bages, Lluís Grifé i Santasusana i Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Coordinació:
Núria Codina Garcia
Marc Rodríguez Seijas

Disseny col·lecció:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Maquetació:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Imprès:
Impremta Pagès

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 tren és un símbol present a tots els països industrials. A la història de la Catalunya contemporània hi ha indústria, modernitat, desenvolupament i el tren, associat a tot aquest procés. El passat ha donat una identitat al nostre país i també una manera de fer vinculada a la investigació, innovació, creativitat i producció.

La història del tren de Manresa també està relacionada amb aquest tarannà català d'impuls, perquè a l'època va ser un gran canvi que la gent va viure amb il·lusió. El 1924, ara fa cent anys, la Companyia General de Ferrocarrils Catalans va inaugurar la construcció que havia fet del tram entre Martorell i Manresa amb l'objectiu d'unificar la línia de Barcelona a Igualada amb la de Manresa a Guardiola. Entre la primavera i l'estiu d'aquell any ja hi van circular, primer, mercaderies i, després, persones.

Aquesta identitat industrial ara torna a ser important. Els desafiaments actuals, vinculats a noves maneres de produir, han de trobar vies de creixement, que

tornin a ser ambicioses. La capacitat d'innovació que l'obertura d'antics trams de ferrocarrils ens pot recordar continua essent important per a Catalunya.

La modernitat és transformar-nos sense apartar-nos de la nostra identitat i sovint trobem les nostres millors capacitats en actius que tenen molta experiència acumulada: els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya són, avui, un model de bon funcionament. Sobre aquest coneixement, el govern vol que aquesta legislatura, iniciada aquest 2024, sigui la dels trens a Catalunya.

Sílvia Paneque i Sureda

Consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica

El desenvolupament social i econòmic del nostre país, també de Manresa, el Bages i el conjunt de la Catalunya central, va íntimament vinculat a la història del ferrocarril. Les xarxes ferroviàries han dut prosperitat a casa nostra, en períodes expansius, i han estat reflex també de moments de crisi de tota mena. El centenari de l'arribada de FGC a la ciutat de Manresa és un bon motiu per fer la mirada enrere que ens proposa aquest volum, i alhora coincideix amb projectes engrescadors per a la nostra ciutat i el territori.

A Manresa tenim ferrocarril des de 1859. La connexió amb Barcelona portà una innegable prosperitat al nostre territori i a la ciutat, aleshores entre les cinc primeres del país. La segona línia de tren, a final del segle XIX, uniria Manresa i el Berguedà i va anar lligada a la proliferació de la indústria tèxtil a la vall del Llobregat i a la mineria. Aquell 'carrilet' anys més tard quedà integrat a la xarxa de Ferrocarrils Catalans. I ara fa 100 anys, el 1924, la línia de Ferrocarrils arribava a Manresa provinent de Martorell i Barcelona i la nostra ciutat quedava doblement interconnectada amb la capital, alhora que es posava en marxa el tren comarcal fins a Súria.

L'esplendor d'aquells anys va donar pas a altres moments més foscos i d'estancament. La línia

del Berguedà vinculada al trasllat de mercaderies va desaparèixer arran de la crisi del tèxtil. Les darreres dècades, la línia de Manresa de FGC s'ha modernitzat, si bé no resol l'endèmic problema de manca de rapidesa de la connexió ferroviària de Manresa a Barcelona.

Però com deia, tenim projectes de futur esperançadors. En primer lloc, la propera ampliació i integració urbana de la línia a Manresa, que actualment genera una barrera física al centre de la ciutat. I d'altra banda, els primers passos per recuperar el 'metro comarcal', amb estacions inicialment al Parc Tecnològic, al parc de l'Agulla i més endavant fins a Santpedor, com a primer pas d'un futura recuperació dels antics carrilets, també el de Súria.

Enhorabona doncs a FGC per aquests cent anys al nostre territori i tant de bo que plegats aconseguim que el ferrocarril es consolidi com un element clau per a la prosperitat i el dinamisme del nostre territori.

Marc Aloy i Guàrdia

Alcalde de Manresa



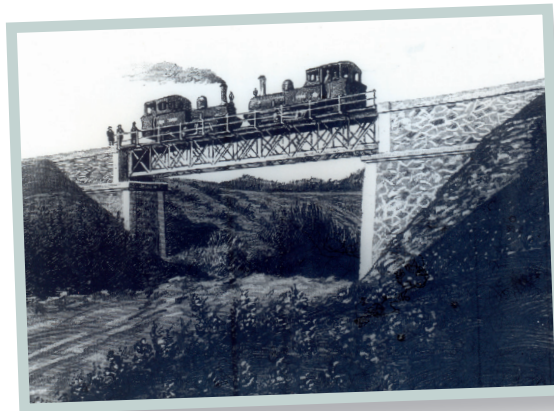
Un tren mixt del Tramvia o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga a l'estació de Balsareny. Arxiu Salmerón (c1910).

ELS CARRILETS DEL LLOBREGAT I L'ANOIA

A finals del segle XIX, en paral·lel al desenvolupament de les grans xarxes ferroviàries de via ampla, per tot Europa van sorgir nombrosos ferrocarrils de via estreta que, amb una menor inversió, permetien comunicar àrees més remotes però amb un gran potencial industrial. És el que s'anomenaven ferrocarrils econòmics o, més concretament a Catalunya, carrilets. A casa nostra, la primera d'aquestes línies va ser construïda seguint el curs del riu Llobregat, entre Manresa i Puig-reig l'any 1885, inicialment, encara que ben aviat també va ser perllongada fins a Olvan-Berga (1887) i Guardiola de Berguedà (1904). A partir de llavors, alhora que els carrilets s'estenien per tot Catalunya, per la conca dels rius Llobregat i Anoia va tenir lloc un important desenvolupament ferroviari destinat, principalment, a donar sortida a les creixents indústries tèxtils i a les



Excepcional imatge d'una de les primitives locomotores Krauss de la línia de Manresa a Berga, a l'estació de Manresa Riu. Col·lecció Família Coromines (c1900).



Gravat dels primers trens a la línia entre Igualada i Martorell. Arxiu Salmerón (1893).

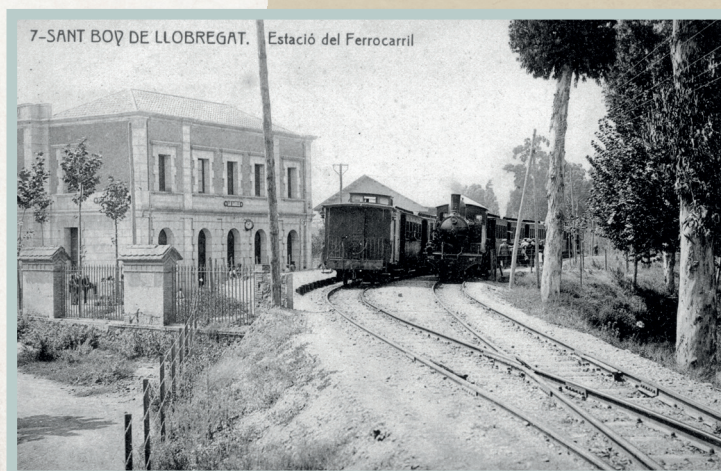
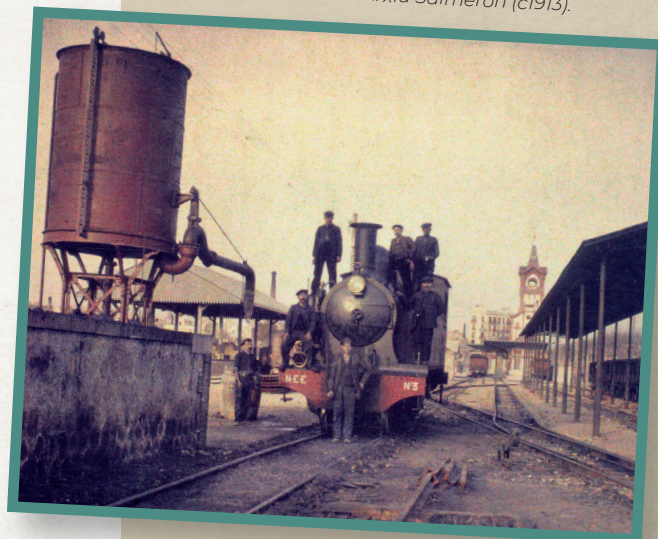


Tren inaugural de la línia entre Igualada i Martorell del Ferrocarril Central Català. Arxiu FGC (1893).

La línia entre Barcelona i Martorell tenia com a origen l'estació modernista de Magòria. Arxiu Salmerón (c1913).

produccions mineres de la Catalunya Central. Així, després d'aquesta primera línia inicial, l'any 1893 també va ser inaugurat el carrilet entre Martorell i Igualada i, dues dècades després, l'any 1912, el ferrocarril entre Barcelona i Martorell.

Tot i ser carrilets, tots tres ferrocarrils van ser concebuts amb caràcters i sistemes d'explotació molt diferents: el primer, el Manresa-Guardiola, un tramvia de vapor que seguia el traçat de la carretera existent; el segon, el Martorell-Igualada, un tren secundari d'aportació a una línia general de via ampla, i el tercer, el Barcelona-Martorell, un ferrocarril suburbà que interconnectava petites poblacions. Tanmateix, tots tres compartien una característica comuna que, en pocs anys, seria vital per garantir el desenvolupament ferroviari de la zona: l'amplada de via mètrica.



Encreuament de trens suburbans, de la línia entre Barcelona i Martorell, a l'estació de Sant Boi de Llobregat. Arxiu FGC (1912).

Treballadors en la construcció de la línia entre Martorell i Manresa. Arxiu FGC (1921).



LA CONSTRUCCIÓ DE LA XARXA DE VIA ESTRETA

De manera immediata, la posada en servei d'aquests tres petits ferrocarrils va millorar substancialment el transport de mercaderies i viatgers de les comarques de la zona, afavorint la sortida de les produccions industrials i permetent una major mobilitat humana. Per això, des de ben aviat, van sorgir els primers projectes per millorar-ne la interconnexió, amb l'objectiu principal de formar una gran xarxa que comunicés la Catalunya Central amb Barcelona i el seu port. Així, a les portes dels anys vint del segle XX, les respectives companyies ferroviàries, totes tres amb capital belga, es van posar d'acord per fundar, l'any 1919, la nova empresa Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC). Tot just creada, la nova companyia va començar a construir la línia entre Manresa i Martorell, la qual permetria acabar d'interconnectar els tres ferrocarrils existents, materialitzant la gran xarxa de via estreta dels Ferrocarrils Catalans.



Obres de construcció de la línia entre Martorell i Olesa de Montserrat. Arxiu FGC (c1920).



Tren de proves de la línia entre Martorell i Manresa, a l'estació d'enllaç amb el cremallera de Montserrat. Arxiu Salmerón (1922).

*Comboi inaugural del tram entre
Martorell i Olesa de Montserrat.
Arxiu Salmerón (1922).*



Com que els permisos per a la construcció de la nova línia ja havien estat tramitats per la companyia originària del carrilet entre Barcelona i Martorell, les obres van poder ser iniciades de manera gairebé immediata l'any 1920. Les senzilles característiques dels terrenys pròxims a Martorell van permetre que la construcció dels primers quilòmetres avancés amb molta celeritat, de tal manera que la línia va poder anar sent inaugurada per seccions al llarg de l'any 1922: inicialment fins a Abrera i Olesa de Montserrat, el 29 de març; poc després, fins al baixador de la Puda, ubicat a les proximitats del popular balneari homònim, el dia 26 de juliol, i, durant la tardor i malgrat la complicada orografia de les faldes del massís de Montserrat, fins a Monistrol el dia 29 d'octubre.



*Construcció dels túnels
entre La Puda
i Monistrol, sota el
massís de Montserrat.
Arxiu Salmerón (1921).*



*Construcció de la línia entre Sant Vicenç
i Manresa, amb una de les primitives
locomotores Krauss del TFEMB.
Arxiu Comarcal del Bages (c1920).*



L'estació de Manresa Alta va esdevenir durant els anys vint en el punt d'enllaç de les línies de Guardiola i Súria amb la provinent de Barcelona. Foto ICGC Generalitat de Catalunya (1929).

1924. LA CULMINACIÓ DELS FERROCARRILS CATALANS

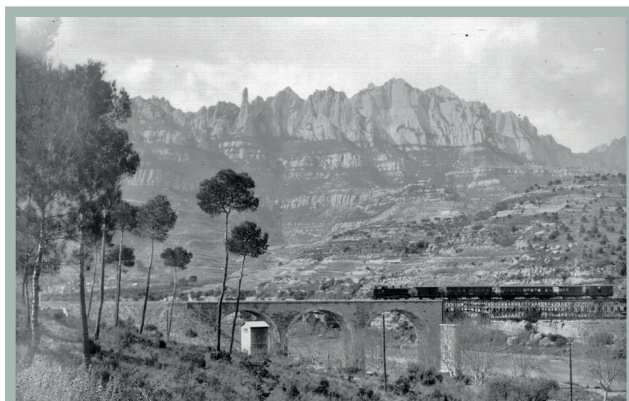
Després de la complexa travessia pels contraforts de Montserrat i de la triomfal arribada a Monistrol, on els Ferrocarrils Catalans connectaven amb l'emblemàtic cremallera que ascendia fins al monestir, l'any 1924 la línia es va estendre finalment fins a Sant Vicenç de Castellet

i Manresa, materialitzant la interconnexió de la xarxa. Els serveis de mercaderies van començar a circular per la línia al complet a partir del dia 29 de març, i els de viatgers, a partir del dia 22 d'agost. Alhora, el dia 13 del mateix mes d'agost, també havien començat a circular els nous serveis de viatgers per la línia de Manresa a Súria, construïda anys enrere per una de les companyies mineres del Bages i integrada oficialment als Ferrocarrils Catalans des de l'any 1922.



Un dels trens de viatgers que efectuaven el trajecte de Manresa a Súria durant els primers anys de servei de la línia. Postal Roisin. Arxiu Salmerón.

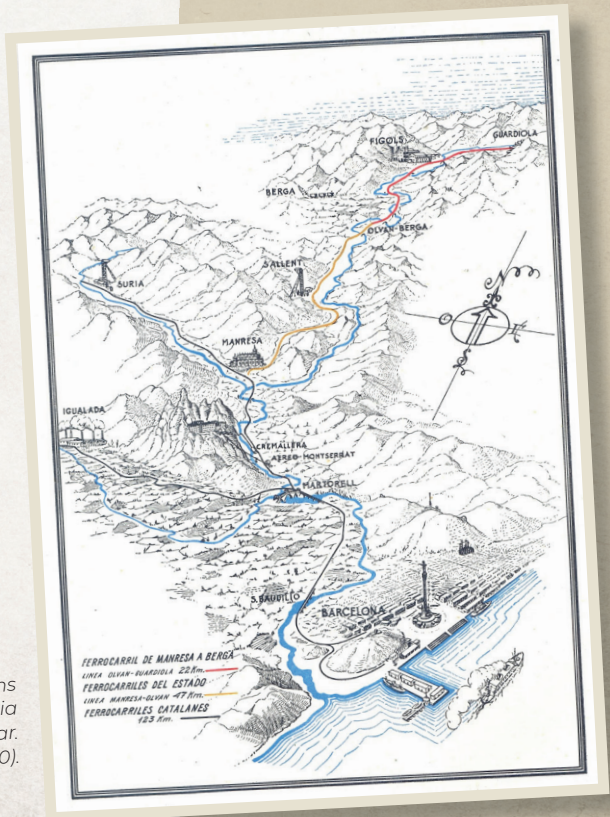
Una de les primeres circulacions per la xarxa completa dels Ferrocarrils Catalans, sota el massís de Montserrat. Arxiu Salmeron (1924).



La posada en servei de la línia entre Martorell i Manresa també va fer créixer les diferents poblacions del trajecte. Estació de Sant Vicenç. Postal Josep Boixaderas. Arxiu Salmerón.



Així, amb la culminació de la xarxa, s'iniciava una nova etapa per a l'explotació dels carrilets originals, que acabarien de transformar-se durant els anys següents. En primer lloc, amb la unificació del material provinent de les línies prèvies que, a més, va ser completament renovat amb noves i potents locomotores, així com amb nous vagons i cotxes de viatgers de gran capacitat. En segon, amb l'impuls dels serveis suburbans barcelonins, amb l'electrificació del tram fins a Sant Boi de Llobregat i el perllongament subterrani des de Magòria fins a Plaça Espanya (1926). I, finalment, amb la connexió directa de la xarxa amb el port de Barcelona, inaugurada el dia 26 de novembre de 1926, i l'ampliació de les estacions més importants, especialment Magòria, que va esdevenir la nova terminal de mercaderies de Barcelona.



*La xarxa dels Ferrocarrils Catalans
seguia el curs dels rius Llobregat i Anoia
fins a la seva desembocadura al mar.
Arxiu Salmerón (c1940).*

*L'estació de Castellbell durant
els primers anys de servei.
Arxiu FGC (c1925).*



DE L'ESPLENDOR DELS ANYS VINT A LA FOSCOR DELS TRENTA

D'aquesta manera, arribats a mitjan dècada dels vint, la xarxa dels Ferrocarrils Catalans va viure la seva època daurada. Les intervencions portades a terme durant els darrers anys, inclosa la fundació de la companyia, la construcció de la línia Martorell-Manresa i la connexió amb el port de Barcelona no només havien convertit tres petites línies independents en una veritable xarxa interconnectada, sinó que havien transformat els antics i clàssics carrilets en una de les xarxes de via estreta més moderna d'Europa, de fet, la més important de Catalunya. Al llarg dels seus 175 quilòmetres de vies, per la xarxa van circular les millors xifres de viatgers i mercaderies registrades fins a l'època, alhora que les comarques de la Catalunya Central van experimentar un gran desenvolupament industrial i social.



*Un dels moderns trens de mercaderies,
encapçalat per una locomotora Garratt,
travessant el congost de Martorell en direcció
al port de Barcelona. Arxiu Salmerón.*

*Un dels trens de passatgers
que efectuaven el servei
entre Manresa i Barcelona
al seu pas pel baixador
de La Puda.
Arxiu Salmerón (c1945).*



Un dels moderns automotors Alfa Romeo que efectuaven els serveis ràpids entre Manresa i Barcelona durant els anys vint. Arxiu FGC (1927).

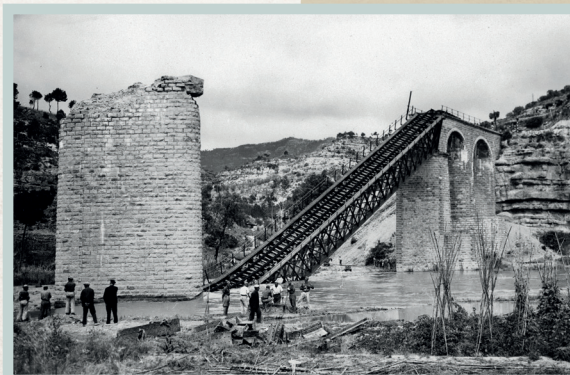


Malauradament, les fortes inversions realitzades per la companyia aviat van començar a debilitar la situació financera de la xarxa, sobretot després de la crisi econòmica mundial de l'any 1929. Així, la companyia va iniciar una etapa d'incertesa econòmica que la va portar, fins i tot, a declarar-se en suspensió de pagaments i a ser administrada per una comissió gestora. A mitjan anys trenta, aquesta difícil situació es va veure encara més agreujada per l'esclat de la Guerra Civil, que va aturar de cop qualsevol possible desenvolupament social, econòmic i industrial, provocant importants pèrdues humanes i materials. A la xarxa, a més, la contesa va suposar greus dificultats en l'explotació per la manca de subministraments, així com per la destrucció de ponts i d'importantes infraestructures.

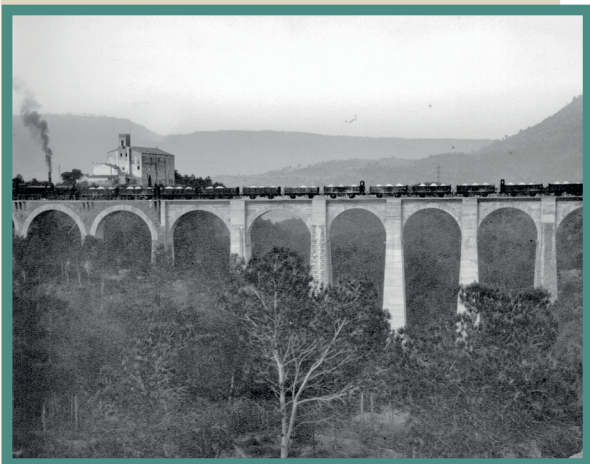


La Guerra Civil va marcar l'inici d'una època de manca de combustibles i subministraments bàsics. Arxiu Salmerón.

La majoria dels ponts i viaductes de la línia van ser destruïts com a conseqüència de la contesa bèl·lica. Arxiu FGC (1939).



Un llarg tren de mercaderies sobre el viaducte de Joncadella, a la línia de Manresa a Súria. Arxiu FGC (1951).



Transbordament de mercaderies a l'estació de Castellbell, durant la difícil postguerra dels anys quaranta. Arxiu Salmerón (1940).



DE LES PENÚRIES DE LA POSTGUERRA A LA RECUPERACIÓ DELS ANYS CINQUANTA

Superada la contesa, per als Ferrocarrils Catalans i la resta de la societat es van iniciar els durs anys de la postguerra. A més de la manca de subministraments, matèries primeres i combustibles, la xarxa va haver d'enfrontar-se a unes instal·lacions i infraestructures molt malmeses i destruïdes per la guerra. Així, per poder reprendre els serveis, encara que fos de manera provisional, la companyia va haver de reconstruir la majoria de ponts i obres de fàbrica de la xarxa, una complicada tasca que va durar mesos, però que, a poc a poc, va permetre anar reobrint progressivament les diferents seccions afectades. A més, les constants avaries del material, sumades a la mala qualitat del carbó disponible, van afectar molt els serveis de

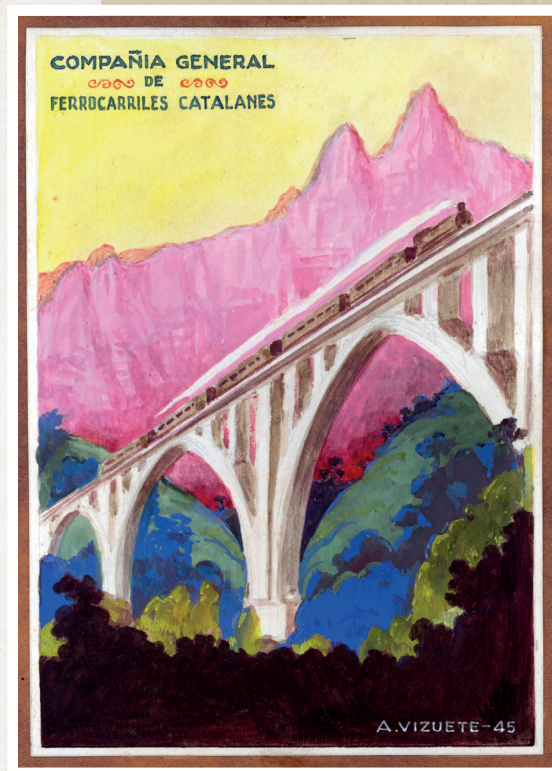


Una de les modernes locomotores Alsthom dels Ferrocarrils Catalans sota el massís de Montserrat. Arxiu Salmerón (1956).

Pòster promocional dels anys cinquanta de la companyia dels Ferrocarrils Catalans. Arxiu FGC.

mercaderies, disminuint substancialment la capacitat de transport de la xarxa i minvant les opcions de recuperació industrial de les diferents comarques.

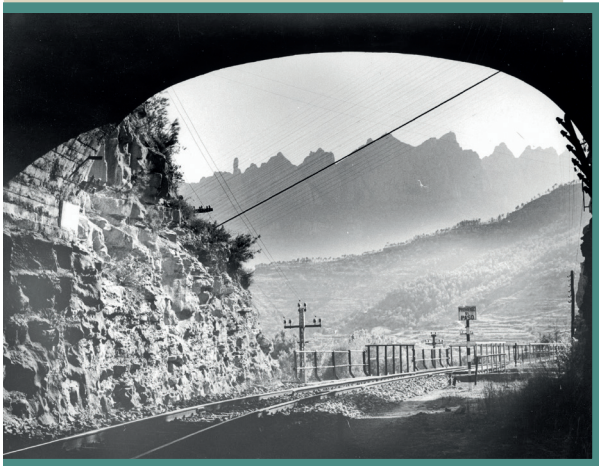
Malgrat tot, cap a mitjan anys cinquanta la situació va començar a canviar i, en paral·lel a la resta de la societat, la xarxa dels Ferrocarrils Catalans va endegar una etapa de lleugera recuperació i modernització. Així, segons el denominat *Plan de Ayuda y Mejora a los Ferrocarriles de Vía Estrecha* aprovat pel govern central, a la xarxa van arribar fons per a la renovació de les instal·lacions, així com noves i modernes sèries de locomotores i automotors, tant de tracció dièsel com elèctrica, que van permetre començar a retirar del servei les clàssiques però ja obsoletes locomotores de vapor.



Un tren de mercaderies a l'estació d'Olvan-Berga, en direcció a Guardiola de Berguedà. Foto P. Willen Arxiu FGC (1961).



Els primers anys seixanta van estar marcats per la modernització d'una part de les vies i les obres de fàbrica. Arxiu Salmerón (c1960).



Tradicional imatge dels anys seixanta, amb una moderna composició amb locomotora dièsel i cotxes de viatgers metàl·lics, a l'estació de Martorell Enllaç. Arxiu Salmerón (c1965).



DE LES BONES PERSPECTIVES DELS SEIXANTA A LA DEGRADACIÓ DELS SETANTA

Animats per aquesta tímida modernització, els anys seixanta es van iniciar amb l'electrificació del tram entre Sant Boi de Llobregat i Pallejà l'any 1961, la secció suburbana més transitada de la xarxa, atès que servia poblacions que havien crescut molt demogràficament gràcies a la immigració interior. De la mateixa manera, la millora general de les condicions socioeconòmiques també va motivar la companyia a endegar un ampli pla de modernització de la xarxa que va incloure, entre d'altres, la renovació dels carrils de gran part de les línies, la instal·lació d'un nou CTC a l'estació de Martorell, la construcció i trasllat dels nous tallers centrals a Martorell Enllaç i l'arribada de nou material dièsel i elèctric que va permetre retirar, definitivament, els darrers vehicles a vapor. A més a més, també es va inaugurar l'electrificació dels trams de Pallejà a Martorell, l'any 1968, i de Martorell a Monistrol, el 1971.



L'estació de Manresa Alta va esdevenir durant dècades un dels nuclis d'explotació més importants de la xarxa dels Ferrocarrils Catalans. Arxiu FGC (1972).

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



Malauradament, amb l'arribada dels anys setanta, les bones perspectives de recuperació i creixement es van aturar de cop: la crisi energètica de l'any 1973, les deficients polítiques del govern central en matèria tarifària i d'horaris i el creixement del transport per carretera van abocar la xarxa a la fallida econòmica. Així, l'Estat va intervenir la xarxa i, el dia 1 de gener de l'any 1977, l'ens estatal FEVE en va assumir la gestió. De manera immediata es va començar a planificar el futur tancament de la xarxa, que se sumaria al de la clausura de la línia Manresa-Olvan-Berga-Guardiola, executada entre els anys 1972 i 1973.



*Darrer tren de viatgers de la
línia de Manresa a Olvan-Berga.
Foto Carles Salmerón (1973).*

*Imatge paradigmàtica de la
degradació de les instal·lacions
durant els primers anys setanta.
Arxiu FGC (1977).*





Automotor dièsel MAN en el primer viatge del president Tarradellas. Arxiu FGC (1979).



Els treballs de renovació de via van ser una de les primeres prioritats de la nova companyia ferroviària FGC. Arxiu FGC (c1992).

FGC. ANYS DE RECUPERACIÓ I MODERNITZACIÓ

A finals dels anys setanta, afortunadament els temps ja havien començat a canviar i la forta pressió popular, que va ser especialment significativa a la línia entre Martorell i Igualada, va aconseguir guanyar temps, impedit el tancament immediat de més línies. Així, poc després, la recentment reinstaurada Generalitat de Catalunya va poder sol·licitar i assumir, pel Reial decret del 28 de juliol de 1978, el traspàs de les competències per a la gestió dels ferrocarrils secundaris de Catalunya, incloent-hi la xarxa dels Ferrocarrils Catalans, garantint així la seva conservació. A continuació, el 5 de setembre de 1979, es va crear la nova companyia pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) amb l'encàrrec d'integrar els ferrocarrils traspassats.



Inauguració dels nous trens de la sèrie 211 a l'estació de Martorell Enllaç. Arxiu FGC (1987).



La modernització de les instal·lacions va incloure cobertures de vies i la construcció de noves estacions, com és el cas de Manresa i del barri de Viladordis. Arxiu FGC (1982).

Atès el desolador estat en què es trobava la xarxa, les primeres accions portades a terme per la nova companyia FGC van anar destinades a garantir la prestació, en condicions mínimes de seguretat, dels serveis ferroviaris. A continuació, FGC va procedir a dissenyar un profund pla de renovació i modernització que transformés per complet la xarxa durant les dècades següents. D'aquesta manera, progressivament, al llarg dels anys vuitanta i noranta, a la xarxa dels Ferrocarrils Catalans es va procedir a la construcció de noves variants per eliminar diverses travessies urbanes, es van ampliar diverses seccions i línies destinades als serveis de mercaderies, es van modernitzar i ampliar les infraestructures i els sistemes de seguretat (ponts, trams en doble via, sotscentrals...) i es va renovar el material amb la reforma de les unitats existents i amb l'arribada dels moderns trens de la sèrie 211 i de les locomotores 254 de mercaderies.

El servei de mercaderies va ser modernitzat amb locomotores dièsel de gran potència. Arxiu FGC (1995).

Un dels moderns trens de la sèrie 211 sota el massís de Montserrat. Arxiu FGC (1995).



Arribada als tallers de Martorell Enllaç de la primera unitat de tren de la sèrie 213. Arxiu FGC (1998).



LA TRANSFORMACIÓ DE LA XARXA

A les portes del nou segle XXI, la situació de la xarxa ja era completament diferent i els antics Ferrocarrils Catalans havien esdevingut una xarxa moderna i eficient, més adaptada als nous temps. Tanmateix, sota el nou estil de gestió instaurat per FGC, basat en la modernització i renovació constant del servei, la xarxa va continuar experimentant millores. Així, per començar, el dia 3 de novembre de l'any 1998 va entrar en servei l'electrificació de la línia Martorell-Igualada, un acte que va suposar una doble inauguració: el de les mateixes instal·lacions i el de la nova sèrie de trens 213, que van començar a prestar servei per la renovada línia.

De la mateixa manera, perseguint la millora dels serveis suburbans de viatgers, cap a principis dels anys 2000, FGC també havia finalitzat les obres de desdoblament de via i les variants necessàries per



Un dels moderns trens de la sèrie 211 travessa el nou viaducte sobre el Llobregat, a Olesa de Montserrat. Arxiu FGC (1988).



Un automotor Naval modernitzat, en una de les obres d'ampliació de la línia entre Barcelona i Martorell. Arxiu FGC (1996).

començar a instaurar els nous conceptes de Metros Comarcals i Metro del Baix Llobregat. També es va planificar i executar la progressiva adaptació de totes les estacions i instal·lacions de la xarxa destinades als serveis de viatgers a les persones amb mobilitat reduïda. Com a resultat de totes aquestes intervencions, juntament amb la instauració del nou sistema d'integració tarifària gestionat des de l'Autoritat Metropolitana de Barcelona (ATM), en pocs anys la xarxa va veure duplicat el seu volum de viatgers, que, cap a l'any 2010, va assolir xifres rècord.

Finalment, també és important assenyalar que FGC va continuar apostant pel transport de mercaderies i l'any 2008 es va inaugurar el nou servei portaautomòbils entre la fàbrica SEAT de Martorell i el port de Barcelona.

Relleu generacional del material mòbil de la línia de Martorell a Igualada, amb l'arribada dels nous trens elèctrics. Arxiu FGC (1999).



La flota de mercaderies va ser renovada amb l'adquisició d'un centenar de tremuges per al transport de sal i potassa. Arxiu FGC (1990).





*Una de les innovadores locomotores duals de la sèrie 257 travessa el Llobregat a Sant Vicenç de Castellet.
Foto Joan C. Salmerón (2024).*



*Un tren de la sèrie 213 a l'estació de Manresa Alta.
Foto Joan C. Salmerón (2023).*

LLOBREGAT-ANOIA. UNA XARXA FERROVIÀRIA DEL SEGLE XXI

En dates més recents, FGC ha continuat aplicant a la xarxa dels Ferrocarrils Catalans, ja anomenada Llobregat-Anoia, la mateixa política de renovació i millora constant del servei. De fet, durant els darrers anys, les intervencions han estat cada vegada més orientades per criteris de sostenibilitat, tal com exigeix la societat actual. Així, per exemple, per tota la xarxa s'han construït diversos aparcaments d'enllaç, l'últim a Martorell Central, que fomenten i faciliten l'ús del transport públic, i també s'ha avançat en la instal·lació de plaques solars, com als nous i recentment reformats tallers centrals de la xarxa de Martorell Enllaç. Des de l'any 2023 també estan en funcionament les noves i innovadores locomotores duals, dièsel i elèctriques, de la sèrie 257, que ajuden a descarbonitzar el transport miner de potasses del Bages. De cara al futur, la xarxa també serà objecte de tres importants projectes

*Les instal·lacions ferroviàries, com els tallers de Martorell Enllaç, estan incorporant al màxim les energies renovables.
Foto FGC (2023).*



*Els nous tallers de Martorell Enllaç
disposen de les tecnologies més
avançades per al manteniment dels
trens i les locomotores de la xarxa.
Foto Joan C. Salmerón (2021).*



de transformació: el perllongament de la línia des de Plaça Espanya fins a Gràcia, on connectarà amb la xarxa Barcelona-Vallès, i les integracions urbanes de les línies a Manresa i Igualada.

Finalment, també és important destacar la tasca realitzada els últims anys en la conservació i divulgació del patrimoni i història dels Ferrocarrils Catalans, representada en la inauguració i creixement del nou Espai de la Via Mètrica, situat a Martorell Central, que des de l'any 2023 alberga els vehicles històrics que han circulat per la xarxa al llarg d'aquests més de cent anys d'història.



*El nou espai expositiu de
Martorell Central permet recórrer
els cent anys d'història de la
xarxa dels Ferrocarrils Catalans.
Foto Joan C. Salmerón (2022).*

*Un tren de la xarxa
Llobregat-Anoia
sota el massís de
Montserrat. Foto Joan
C. Salmerón (2016).*



ELS TRENS DELS FERROCARRILS CATALANS



*Una de les clàssiques locomotores "Berga",
provinent de la línia entre Manresa i Guardiola,
a l'estació de Manresa Alta. Arxiu FGC (1960).*



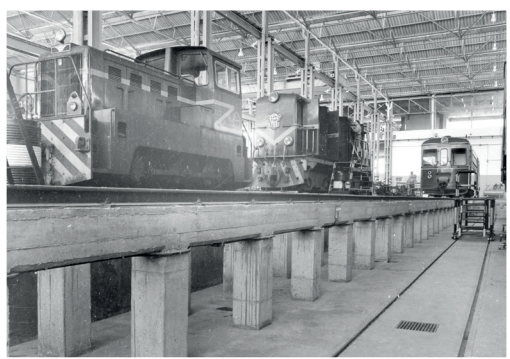
*Un tren de mercaderies encapçalat
per una de les locomotores de vapor
articulades Garratt dels Ferrocarrils
Catalans. Arxiu FGC (1959).*

Al llarg de la seva centenària història, la xarxa dels Ferrocarrils Catalans ha comptat amb un total de cinc generacions de material motor i mòbil, a les quals cal afegir la variada generació de material heretada de les tres companyies de carrilets prèvies. Aquesta generació heretada estava formada per una vintena de locomotores de vapor 0-3-0, provinents de la línia Manresa-Berga, i una desena de locomotores 0-3-0 i 1-3-0, de les línies Martorell-Igualada i Barcelona-Martorell, a més de desenes de cotxes de viatgers i vagons de mercaderies.

Per la seva part, la primera generació adquirida per la companyia dels Ferrocarrils Catalans va arribar a la xarxa a partir de l'any 1923. Es tractava de les locomotores de vapor articulades Garratt (sèrie 100), de les locomotores de vapor Energie (sèrie 200), de les locomotores elèctriques



*Una de les locomotores
elèctriques dels anys
vint i un automotor
Naval dels anys
cinquanta, a l'estació
de Bordeta Formació.
Arxiu FGC (1963).*



Diferents generacions de material dels anys seixanta en reparació als nous tallers de Martorell Enllaç. Arxiu Salmerón (1969).

Braine-le-Compte i Ganz (sèrie 300) i dels automotors de benzina Alfa Romeo (sèrie 400). La generació va ser completada amb un modern parc de desenes de cotxes de viatgers i centenars de vagons de mercaderies adaptats als nous serveis de la xarxa.

La segona generació de material va arribar a la xarxa durant les dècades dels anys cinquanta i seixanta, en part gràcies a les ajudes estatals destinades al desenvolupament dels ferrocarrils secundaris. En primer lloc, van arribar les locomotores dièsel Alsthom de les sèries 700 i 1000; després, els automotors dièsel Ferrostaal de la sèrie 2000, seguits dels automotors elèctrics Naval de la sèrie 5000 i dels automotors dièsel MAN de la sèrie 3000. De la mateixa manera, la generació també va comptar amb un seguit de locomotores de maniobres i un complet parc de cotxes i vagons construïts als propis tallers de Martorell.

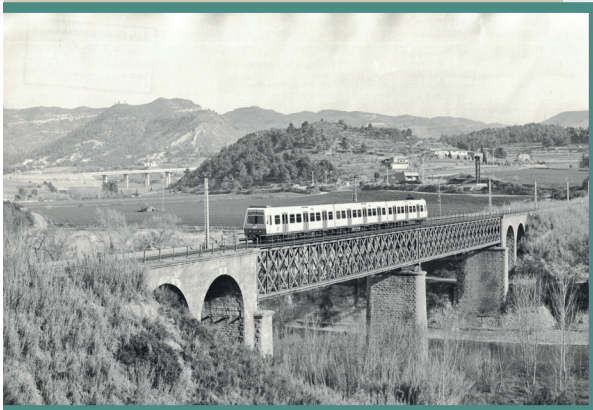


Durant els anys setanta, els trens elèctrics Naval eren remolcats entre Monistrol i Manresa per una locomotora Alsthom. Arxiu FGC (1972).

Una de les clàssiques composicions dels anys seixanta amb locomotora dièsel Alsthom i cotxes de viatgers metàl·lics. Arxiu FGC (1966).



La primera unitat de la nova sèrie 211 travessant el Llobregat, entre Sant Vicenç de Castellet i Manresa. Foto Lluís Grifé (1987).



ELS TRENS D'FGC

A partir de la dècada dels anys vuitanta, ja sota la renovada gestió d'FGC, a la xarxa va arribar la tercera generació de material, destinada a modernitzar completament els serveis. En primer lloc, es va adquirir la innovadora sèrie 211, formada per un total de deu unitats de tren elèctriques construïdes a Barcelona per MTM i Macosa. Durant la mateixa època, la companyia també va reformar els antics automotors elèctrics Naval i dièsel MAN, formant noves unitats de tren; també va arribar la sèrie 254 de locomotores dièsel, destinades a modernitzar els serveis de mercaderies juntament amb un ampli parc de nous vagons de gran capacitat.



Un dels automotors Naval modernitzats als anys vuitanta i una de les noves unitats de la sèrie 211 a l'estació de Martorell Enllaç. Arxiu FGC (1990).



La locomotora Alsthom 701 amb la nova imatge corporativa d'FGC, a l'estació de Manresa Alta. Arxiu FGC (1983).

Les modernes locomotores de la sèrie 254 van modernitzar els serveis de mercaderies a principis dels anys noranta. Arxiu FGC (1990).



A partir de finals dels anys noranta, també va començar a arribar la nova sèrie 213, que constitueix la quarta generació de la xarxa. La sèrie, que actualment presta la totalitat dels serveis de viatgers, està formada per un total de 42 unitats de tren elèctriques construïdes per CAF, Alstom i ABB entre els anys 1998 i 2009.

Finalment, l'any 2023 va arribar la cinquena i darrera generació de material, formada per les innovadores locomotores duals, dièsel i elèctriques, de la sèrie 257. Construïdes per Stadler a Albuixec, constitueixen el material més modern de la xarxa i han renovat per complet els serveis de mercaderies, fomentant la seva descarbonització.

Un tren de viatgers format per dues unitats de la sèrie 213 travessant el Llobregat, a Sant Vicenç de Castellet. Foto Joan C. Salmerón (2024).



Una de les noves locomotores duals de la sèrie 257 a l'estació de Manresa Alta. Foto Joan C. Salmerón (2023).

