

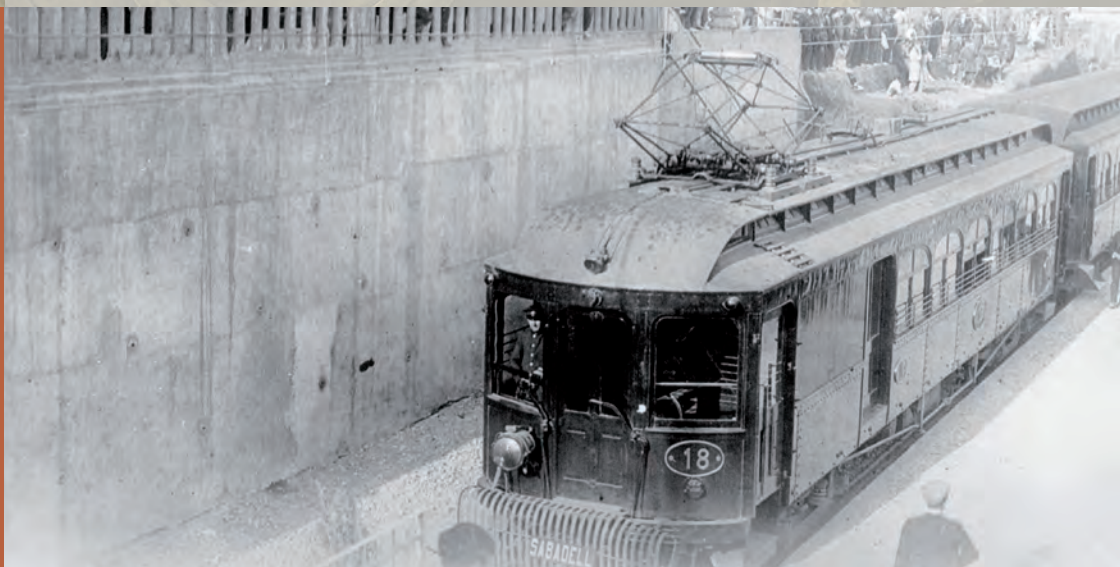
Joan Carles Salmerón i Fernández

UN SEGLE DE MODERNITAT FERROVIÀRIA

# Cent anys del tren elèctric al Vallès

Núm.:

16



# «Cent anys del tren elèctric al Vallès»

## ÍNDEX

|                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------|----|
| PRÒLEGS                                                           | 4  |
| CENT ANYS DEL TREN ELÈCTRIC AL VALLÈS                             | 8  |
| L'ORIGEN DE LES COMUNICACIONS ENTRE BARCELONA I EL VALLÈS         | 10 |
| EL PRIMER FERROCARRIL CAP A COLLSEROLA: DE BARCELONA A SARRIÀ     | 12 |
| ELECTRIFICAR CATALUNYA: UNA SEGONA REVOLUCIÓ INDUSTRIAL           | 14 |
| LA GESTACIÓ D'UN SOMNI: «PERLES COM AQUESTA, NO EN QUEDEN AL MÓN» | 16 |
| MANS A L'OBRA: DEL PROJECTE A LA REALITAT                         | 18 |
| LA TRAVESSIA DE COLLSEROLA: EL TREN ELÈCTRIC ARRIBA AL VALLÈS     | 20 |
| 1919: EL FERROCARRILS DE CATALUNYA S'ESTENEN FINS A TERRASSA      | 22 |
| 1 DE JUNY DE 1922: ARRIBA EL TREN ELÈCTRIC A SABADELL             | 24 |
| DELS FELIÇOS ANYS VINT A LA GUERRA CIVIL                          | 26 |
| DEL FERROCARRIL DELS NOSTRES AVIS AL TREN DE LA NOSTRA INFÀNCIA   | 28 |
| EL RENAIXEMENT DELS CATALUNYES: L'ARRIBADA D'FGC                  | 30 |
| UN NOU CONCEPTE DE MOBILITAT: ELS METROS DE TERRASSA I SABADELL   | 32 |
| CENT ANYS DESPRÉS: UN FERROCARRIL DEL SEGLE XXI                   | 34 |



## CRÈDITS

Primera edició (2022)  
© de l'edició: Ferrocarrils de la  
Generalitat de Catalunya (2022)

**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

**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.

# Sabadell, una ciutat que ens mou

Sabadell va ser una de les primeres ciutats de Catalunya que va disposar de ferrocarril. El 1855 ja es va posar en servei el que l'unia amb la ciutat de Barcelona, passant per Montcada.

A principi del segle XX, però, el servei que

oferia aquest ferrocarril no estava a l'alçada del que mereixien unes ciutats que començaven a funcionar com a una incipient àrea metropolitana. És el moment en què apareix el projecte d'electrificació de Catalunya, promogut per Carles Emili Montañés i finançat per Frederik Stark Pearson.

Des del 1916, Ferrocarriles de Cataluña, S. A. va perllongar progressivament l'antiga línia de Barcelona a Sarrià fins al Vallès Occidental. Ara fa cent anys, el 1922, va posar en servei la branca de la línia que es bifurca a Sant Cugat i arriba fins a Sabadell, passant per Sant Quirze del Vallès. El servei del nou ferrocarril era cadenciat i molt freqüent. Hi havia trens elèctrics cada hora, mentre que a la línia antiga encara eren de vapor.

Des del 1979, el servei que opera Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha evolucionat moltíssim en relació al de fa quaranta anys i, no diguem, al de fa cent anys. És un servei amb freqüències molt elevades i amb uns nivells de qualitat reconeguts pels alts nivells de satisfacció dels propis clients i clientes. Serveix nous nuclis de població i d'activitat sorgits, precisament, com a conseqüència de l'existència del ferrocarril. Bellaterra, des del 1930, Sant Joan, des del 1964, Universitat Autònoma, des del 1984, Volpelleres, des del 2010. A més, entre el 2016 i el 2017 el servei s'ha perllongat travessant tota la ciutat de Sabadell. Tot això amb trens moguts actualment amb electricitat 100% d'origen solar.



A més dels trens nous acabats d'arribar i d'altres millores, a Sabadell podrem oferir properament una elevació de les freqüències, que assoliran nivells propis de les d'un ferrocarril metropolità. Amb això, la línia del Vallès assolirà el seu màxim aprofitament i serà el moment de pensar en noves infraestructures que permetin millores futures.

El ferrocarril ha estat i és símbol de modernitat, d'innovació i de dinamisme. I ara, a la sostenibilitat ambiental davant el canvi climàtic s'afegeix el repte de la connectivitat digital, que ha de contribuir a fer que segueixi essent l'opció preferida dels vallesans per desplaçar-se.

Us convidem, amb aquesta publicació, a fer un breu repàs de la història del nostre ferrocarril, que esperem que us sigui instructiva i entretinguda.

**Marta Subirà**

*Presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*

Amb aquesta publicació commemorem l'arribada, fa justament 100 anys, del primer tren dels Ferrocarrils a Sabadell. Un projecte que no va estar exempt de polèmica ni debats, però que obria un nou capítol en les connexions de la ciutat amb Barcelona, a través de la serra de Collserola, així com amb d'altres municipis amb qui connectava al llarg del recorregut.

En totes aquestes dècades, el servei ha fet front a múltiples reptes i dificultats, entre les quals la fallida del 1977. Avui, però, i després de tot un segle, crec que podem dir amb orgull que els Ferrocarrils de la Generalitat a Sabadell són un servei fonamental per als sabadellencs i sabadellenques, com també per a totes les persones que diàriament es desplacen a la nostra ciutat.

Ara, que gaudim d'una veritable xarxa de metro amb cinc estacions distribuïdes per diferents barris –Can Feu | Gràcia, Sabadell Plaça Major, La Creu Alta, Sabadell Nord i Sabadell Parc del Nord– i amb aparcaments de dissuasió com el que a finals de 2020 es va posar en marxa a Sabadell Nord, cal continuar endavant amb la millora constant. Davant l'emergència climàtica, el transport públic ha de consolidar-se cada cop més com a alternativa i en aquest marc és imprescindible que aprofitem totes les oportunitats per assolir i mantenir l'excel·lència.

Per això, cal culminar tot allò que garanteixi la màxima optimització del servei. Pel que fa a les freqüències i sobretot pel que fa també a l'assoliment de projectes que, com el túnel d'Horta, millorin la nostra connexió entre municipis, amb pols econòmics i nodes de comunicació. Des de Sabadell continuarem treballant amb l'objectiu que els ferrocarrils, com fins ara, contribueixin a la vertebració equilibrada de tot el territori, continuïn sent un servei de referència i es consolidin com a factor clau dins una societat cada cop més sostenible.

Per molts anys!

**Marta Farrés**

*Alcaldessa de Sabadell*

*Imatge corporativa dels Ferrocarrils de Catalunya. Arxiu FGC.*



## CENT ANYS DEL TREN ELÈCTRIC AL VALLÈS

L'arribada, ara fa cent anys, del primer tren elèctric a Terrassa i Sabadell va representar més que la construcció d'una nova comunicació ferroviària directa amb Barcelona: va ser un dels grans passos per a l'electrificació de la indústria i la vida quotidiana catalana. Un somni perseguit durant anys per l'enginyer català Carles Emili Montañés, que incloïa a més una millora substancial de les comunicacions mitjançant la construcció d'una travessia sota la serra de Collserola.

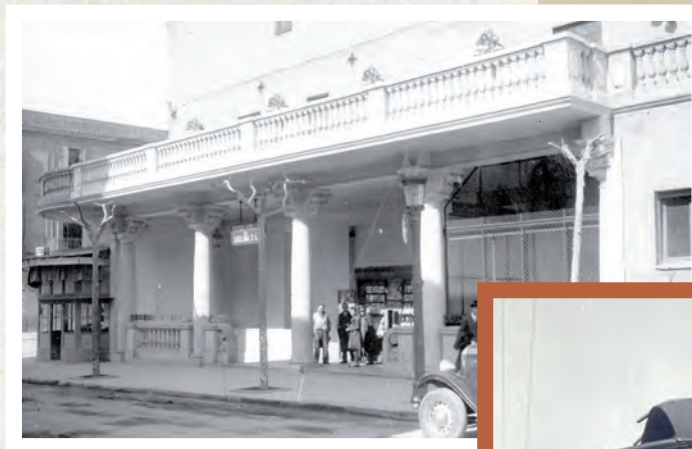


*Estació de Sabadell en els primers temps de servei. Arxiu Salmerón (c1922).*

La creació dels Ferrocarrils de Catalunya (FCC) i la seva arribada a les Planes, Sant Cugat del Vallès, Rubí, Terrassa i Sabadell entre les dècades del deu i els vint, va permetre comunicar els principals nuclis de població d'aquestes comarques industrials amb la capital catalana.

L'arribada d'aquest nou mitjà de transport i el desenvolupament industrial van comportar un canvi social i la implementació d'un nou estil de vida que permetia treballar dins de les ciutats i viure'n fora.

El ferrocarril elèctric ara, com fa cent anys, continua sent un exemple de mobilitat i modernitat que ens porta entre Barcelona i el Vallès.



*L'estació de Sabadell Rambla es trobava ubicada en ple casc urbà. Arxiu FGC (c1940).*



*Els trens Brill van marcar una època de creixement a la xarxa del Vallès. Arxiu Salmerón.*



*Una de les noves composicions de trens "granota" als anys cinquanta. Arxiu FGC (c1950).*



## L'ORIGEN DE LES COMUNICACIONS ENTRE BARCELONA I EL VALLÈS

Les necessitats de connectar Barcelona amb el Vallès es remunten a mitjan segle XIX, quan l'enderrocament de les muralles a partir de l'any 1854 i l'alt creixement demogràfic que patia la ciutat de Barcelona (de 100.160 habitants el 1787 va passar a

235.000 el 1857) van fer palesos els grans problemes de mobilitat i urbanisme que s'havien d'afrontar si la ciutat volia convertir-se en una futura metròpoli.

El pla d'urbanització i eixamplament ideat per Ildefons Cerdà, aprovat l'any 1859, va anar configurant l'aspecte de

la Barcelona actual, mentre els seus voltants estaven formats encara per petits pobles independents com ara Gràcia, Sant Gervasi i Sarrià, i ciutats industrials com ara Sabadell i Terrassa, les comunicacions amb els quals s'efectuaven mitjançant tartanes i òmnibus.



*Plànol del desenvolupament urbanístic del Pla de Barcelona, els pobles del seu entorn i les noves infraestructures segons el Pla Cerdà. Arxiu Generalitat de Catalunya.*



*La locomotora núm. 12 del tren de Barcelona a Mataró, un dels primers ferrocarrils de Catalunya, a la primitiva Estació de França. Arxiu Salmerón (c. 1860).*

Però les reduïdes dimensions d'aquest tipus de vehicles i els llargs trajectes a través dels polsosos camins de l'època feien molt incòmodes els viatges.

Així, en consonància amb el desenvolupament del ferrocarril a tota Europa, van sorgir a Barcelona els primers projectes per unir la ciutat amb els municipis propers. Després de moltes dificultats, el 1848 es va inaugurar el primer ferrocarril de la Península Ibèrica, entre Barcelona i Mataró, i el 1851 va aparèixer el primer projecte per unir Barcelona amb Sarrià.



*Un tren de vapor de la Companyia del Nord a l'estació de Sabadell.  
Arxiu Salmerón (c1910).*



*El primer tren en direcció al Vallès, entre les poblacions de Barcelona i Sarrià, va circular des de 1863 i tenia com a origen l'estació de Plaça Catalunya. A l'imatge, la locomotora de vapor núm. 5 estacionada a curta distància d'on actualment parteix el Metro del Vallès. Arxiu FGC (c.1890).*



## EL PRIMER FERROCARRIL CAP A COLLSEROLA: DE BARCELONA A SARRIÀ

Aquesta línia ferroviària, origen dels Ferrocarrils de Catalunya, es va començar a construir l'any 1857 i, després de nombroses modificacions per adaptar-se al Pla Cerdà, va ser inaugurada el 23 de juny de 1863. El segle XX va arribar amb la conversió del ja anacrònic tren de vapor en un tramvia elèctric, amb l'adquisició de nou material mòbil i amb l'electrificació de la línia, inaugurada l'any 1905. Quan van finalitzar aquestes obres, es va començar a construir l'anomenat tramvia de la muntanya de Vallvidrera, que comunicava l'indret de les Tres Torres amb el Peu del Funicular, una línia d'importància estratègica perquè permetia enllaçar directament amb el nou Funicular de Vallvidrera, que va ser inaugurat el 24 d'octubre de 1906.

En paral·lel, van sorgir les primeres iniciatives per arribar al Vallès mitjançant l'ascens a la Serra de Collserola.



*L'electrificació i l'adquisició de material mòbil de caràcter tramviari van comportar la primera modernització del Tren de Sarrià. El tramvia núm. 17 camí de Sarrià. Arxiu FGC (c.1910).*





*El Funicular de Vallvidrera inaugurat l'any 1906 va significar el primer transport directe entre el poble de Vallvidrera i el centre de Barcelona. Arxiu Salmerón (c.1906).*

*Aquest funicular comunicava el poble de Vallvidrera amb el Tren de Sarrià a l'estació del Peu del Funicular. Arxiu Salmerón (c.1920).*

D'aquesta manera, l'any 1901 es van inaugurar el funicular i el tramvia que portaven fins al cim del Tibidabo (actual Tramvia Blau, i que tres anys després va ser ampliat fins a Vallvidrera). També van aparèixer altres projectes, com el que va sorgir el 1907 per arribar al Vallès a través de la carretera de Barcelona a Sant Cugat amb un tramvia, que finalment va ser inaugurat l'any 1911, si bé només fins al Casino de l'Arrabassada.



**BARCELONA. 142 - Línea y Funicular de Vallvidrera.**  
**142 - Funicular de Vallvidrera.**



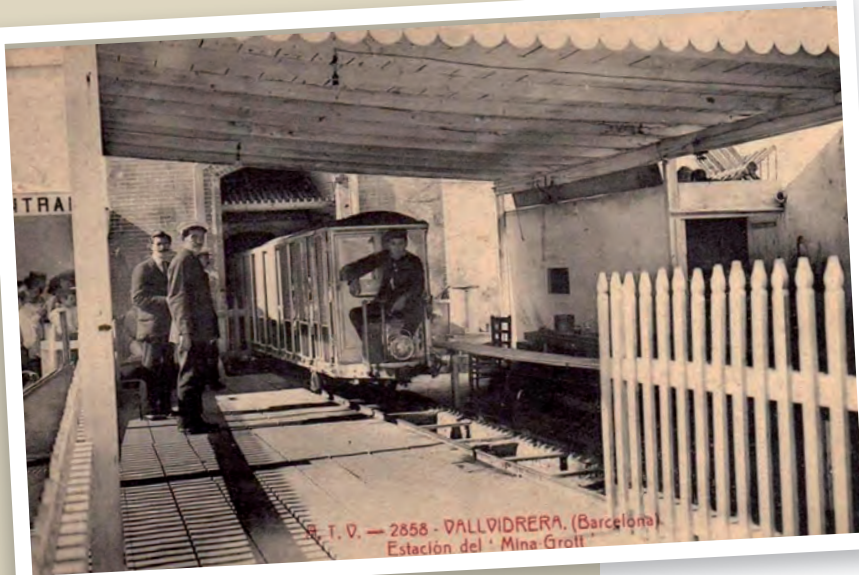
**A.T.V. — 137 - BARCELONA, Vallvidrera, Plaza de Verdader**



*Des de l'any 1904 el conegut Tramvia Blau arribava fins al poble de Vallvidrera i alhora es projectava la seva ampliació vers al Vallès. Dues imatges del final de la línia a la Plaça de Vallvidrera. Arxiu Salmerón (c. 1910).*

## ELECTRIFICAR CATALUNYA: UNA SEGONA REVOLUCIÓ INDUSTRIAL

*El petit tren del Mina Grott va ser el primer exemple de ferrocarril elèctric, comunicant per primer cop Sarrià i el Pantà de Vallvidrera. A la imatge es pot observar el reduït vehicle a l'estació inferior de Sarrià. Arxiu Salmerón.*



El desenvolupament industrial del Vallès, on hi havia importants nuclis de la indústria catalana com ara Terrassa i Sabadell, i l'èxit del Tren de Sarrià van evidenciar aviat la necessitat d'un transport directe entre ambdues zones.

Alhora, l'enginyer Carles Emili Montañés, una de les tantes persones amb una gran visió de futur en la història de Catalunya, tractava d'importar la segona revolució industrial que s'estava vivint a Europa. Montañés va ser el promotor de l'electrificació de la indústria i la vida catalana i va demostrar la viabilitat tècnica d'un mitjà de transport elèctric entre Barcelona i el Vallès.



Malgrat que en un primer moment no va trobar suport a l'Estat espanyol, per demostrar la viabilitat de les seves idees l'any 1908 va construir un petit ferrocarril subterrani que portava des de Sarrià fins al Pantà de Vallvidrera, travessant la serra de Collserola: el conegut com a Mina Grott. L'èxit d'aquest tren, tot i que disposava d'un sol cotxe i tenia capacitat només per a 36 viatgers, va incentivar Montañés a acudir als capitals internacionals per tirar endavant els seus projectes. Va ser llavors quan va conèixer el doctor Pearson.

*Imatge del Dr. Pearson en una de les seves visites a Catalunya. Arxiu Salmerón.*





## LA GESTACIÓ D'UN SOMNI: «PERLES COM AQUESTA, NO EN QUEDEN AL MÓN»

Gràcies a les gestions de Montañés, el doctor Pearson va visitar Barcelona el juny del 1911 i va quedar convençut del potencial que oferien els projectes que li presentava. Però la millor descripció d'aquesta decisió ens l'ofereix el propi Montañés:

*Segons el que havíem convingut, a les set del matí vaig anar a buscar-lo a l'Hotel Colón, a la Plaça de Catalunya, en el meu cotxe descapotable Turicum matrícula B-730. Vam ascendir sense presses fins al cim del Tibidabo. Volia mostrar a Pearson una vista panoràmica dels objectius del nostre projecte i ell hi va accedir. Es va posar de seguida a la nostra disposició, amb actitud servicial, però amb el seu acostumat senyoriu.*

*El dia es va presentar clar i transparent. Des d'allí podíem veure als nostres peus el despertar de Barcelona. A l'altre costat, Sabadell i Terrassa, als extrems visibles del Vallès. Més al nord, el Montseny i els Pirineus completament nevats.*

*Eren ja una mica més de les vuit del matí. Vaig desplegar els plànols, que situaven tot el que podíem assolir amb la vista.*

Les xemeneies de les fàbriques del Pla de Barcelona i de les ciutats de Sabadell i Terrassa començaven a treure una fumera abundant, tal com passa en iniciar-se la combustió amb escalfor insuficient. Això era la prova més evident de la potència instal·lada en tota aquella zona. Les meves dades es mostraven amb tota claredat davant dels nostres ulls, 110.000 HP era l'objectiu que jo veia immediat i que vaig explicar amb abundants raonaments.

Pearson va començar a fer-me preguntes concretes. Quan li va semblar que la informació era completa i cabdal, em va posar una mà sobre l'espatlla, se'm va quedar mirant uns segons i em va dir: «Montañés, perles com aquesta, no en queden al món... Em quedo amb l'assumpte».



BARCELONA - 81

TIBIDABO: GUAYTA (ALTURA 50 M)

TIBIDABO: ATALAYA (ALTURA 50 M)

Zerowits



Vistes des del cim del Tibidabo, les mateixes que van veure Pearson i Montañés.  
Arxiu Salmerón.





## MANS A L'OBRA: DEL PROJECTE A LA REALITAT

Pocs mesos després de la visita es va fundar la societat Riego y Fuerzas del Ebro (coneguda popularment com La Canadenca), encarregada de posar en marxa els projectes d'electrificació. Alhora, s'iniciava el projecte ferroviari i, per tant, també es va crear l'empresa Ferrocarriles de Cataluña, S.A. (FCC) i es va comprar als seus propietaris la companyia del Tren de Sarrià.

Amb un equip de treball extraordinari, format per tècnics i personal tant provinent de la mateixa ciutat de Barcelona com dels Estats Units, les obres es van iniciar el maig del 1912, primer, amb la construcció del túnel sota Vallvidrera i, després, continuant amb la resta de la línia.

La perforació del túnel va patir importants dificultats per les característiques del terreny i, quan el túnel ja estava gairebé acabat, l'esclat de la Primera Guerra Mundial va fer que s'aturessin les obres. I com que les desgràcies mai no venen soles, el 7 de maig de 1915 el doctor Pearson va morir en l'enfonsament del Lusitania quan tornava a Europa des del Canadà. Però malgrat els greus contratemps, les obres es van reprendre i es van finalitzar amb el muntatge de les vies i les darreres proves del material mòbil, la tardor del 1916.

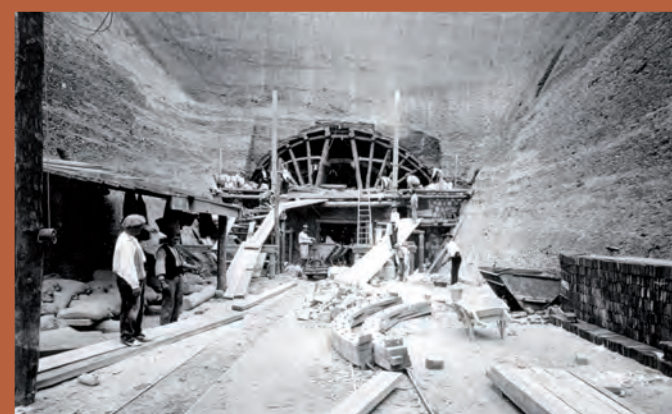


*Diferents imatges de la construcció de la nova línia entre Sarrià i les Planes. La construcció del túnel sota Vallvidrera, la nova estació de Peu del Funicular i les obres dels nous ponts i túnels. Arxiu FGC (1914-15).*





*Les obres del nou ferrocarril van avançar amb celeritat per tot el Vallès. Arxiu FGC (1915).*



*Durant els primers anys 20 les obres ja havien arribat a l'entrada de Sabadell. Arxiu FGC (1920).*

## LA TRAVESSIA DE COLLSEROLA: EL TREN ELÈCTRIC ARRIBA AL VALLÈS

*Primers passatgers de la nova  
línia a l'estació de les Planes.  
Arxiu FGC (28.11.1916).*



La travessia de Collserola va materialitzar-se el 28 de novembre de 1916 amb la inauguració del primer tram dels Ferrocarrils de Catalunya entre Barcelona i les Planes. El tren inaugural, format per tres automotors amb els extrems decorats amb banderes i flors, va sortir a les tres de la tarda de l'estació de Plaça Catalunya i milers de persones en van presenciar el pas per la ciutat. Quinze minuts després va arribar, entre aplaudiments, a

l'estació de Sarrià on el vicari general de Barcelona, el doctor Guitart, va procedir a la benedicció de la línia i el material mòbil. El comboi va continuar el viatge fins a les Planes on novament va ser rebut entre aplaudiments.

Un any després, el 26 d'octubre de 1917, la línia va arribar també fins a Sant Cugat del Vallès, on dos automotors Brill van arribar fins a la nova estació en un viatge especial des de Barcelona.



*Un dels primers trens, el dia de la  
inauguració, a l'estació de les Planes.  
Arxiu FGC (28.11.1916).*



*Inauguració del  
ferrocarril a Sant  
Cugat del Vallès. Postal  
Roisin Arxiu Salmerón  
(26.10.1917).*



De la mateixa manera, el 13 de setembre de 1918 el tren elèctric també va arribar a Rubí. La jornada inaugural va despertar una gran expectació entre la població, i els carrers i places van aparèixer engalanats per celebrar l'esdeveniment, que va finalitzar amb el descobriment de la placa amb què es va donar nom a la plaça Pearson.



*Primers viatges dels nous automotors a  
Rubí. Arxiu Salmerón (1918).*



## 1919: ELS FERROCARRILS DE CATALUNYA S'ESTENEN FINS A TERRASSA

*L'estació provisional de Terrassa.  
Arxiu Salmerón (1919).*



L'arribada del nou ferrocarril elèctric a Terrassa es va produir finalment el 28 de desembre de l'any 1919, quan va entrar en servei l'estació provisional situada a l'entrada de la ciutat. Malgrat la importància d'aquest fet històric per a Terrassa i els municipis de la rodalia, la greu situació social que vivia el país a causa de la inestabilitat política, les reivindicacions laborals i l'inici d'una vaga patronal que va durar mesos, van impedir la celebració de cap acte d'inauguració. Per la seva banda, l'estació definitiva va estar enllestida l'any 1921, moment en què va entrar en funcionament.



*El nou edifici de viatgers de l'estació de  
Terrassa durant els primers temps de  
servei. Arxiu FGC (c1921).*

*La nova estació de  
Terrassa disposava d'un  
gran edifici de viatgers.  
Arxiu FGC (1926).*

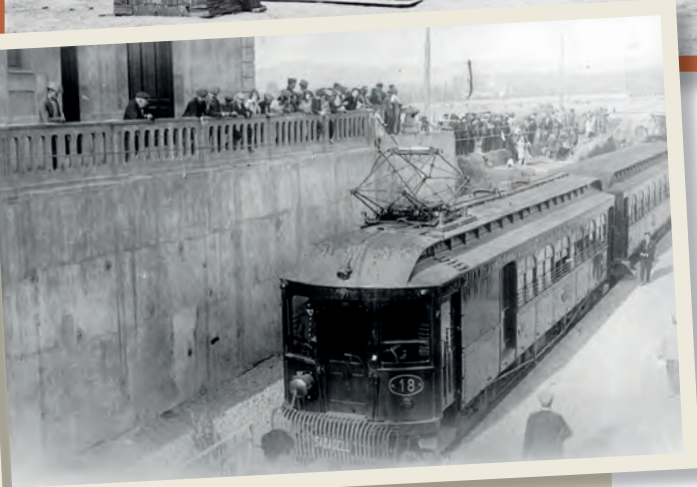
Així, tal com havia anat succeint a la resta de la línia, l'arribada del nou tren elèctric suposaria el desenvolupament de nous serveis urbans vinculats a l'electricitat. A més, les diverses localitats es van transformar entorn als edificis de les estacions, creant nous punts de trobada social i de creixement econòmic.



*Primers anys de servei de  
la nova estació. Arxiu FGC  
(1926).*



*Últimes obres prèvies a l'inici del servei de la nova estació de Sabadell. Arxiu FGC (1922).*



*El tren elèctric a Sabadell, dels Ferrocarrils de Catalunya, es va posar en servei l'1 de juny de 1922 enmig de l'expectació dels sabadellencs. Arxiu Salmerón (01.06.1922).*

## 1 DE JUNY DE 1922: ARRIBA EL TREN ELÈCTRIC A SABADELL

L'arribada del nou ferrocarril elèctric a Sabadell es va produir finalment el dia 1 de juny de l'any 1922, quan va arribar el primer tren provinent de Sant Cugat. La primera circulació va ser rebuda amb gran alegria pels veïns de Sabadell, que l'esperaven des de feia tres anys, quan el ferrocarril elèctric havia arribat a Terrassa.

L'any 1922 la línia va començar a prestar servei únicament fins a l'estació situada al barri de Gràcia, mentre la prolongació fins al centre encara trigaria una mica més, atès que per pressions municipals aquesta va haver de ser construïda subterrània. Finalment, l'estació de Sabadell-Rambla va ser inaugurada el dia 21 de setembre de l'any 1925.

Aquest nou ferrocarril va ser concebut com un reflex del model dels clàssics trens interurbans nord-americans, amb línies que enllaçaven una bona part de les ciutats dels Estats Units amb les localitats



*L'estació de Sabadell en els primers anys d'explotació. Arxiu FGC (c1922).*



properes. De fet, els trens que van circular per la línia, els coneguts Brill, eren idèntics als que prestaven servei als Estats Units, el Canadà i Cuba, i eren l'únic exemple d'aquest model que va existir a Europa. El model també va ser aplicat en l'àmbit residencial, amb la construcció de noves zones d'habitatges a l'estil americà, servides pel nou ferrocarril.



*L'estació de Sabadell Rambla en els primers anys de servei. Arxiu FGC (c1930).*



*La línia va prolongar-se fins al centre de Sabadell mitjançant la construcció d'un túnel sota el nucli urbà. Arxiu FGC (1924).*



*L'estació de Sabadell en els primers anys d'exploració. Arxiu FGC (c1922).*

*Les prolongacions fins a Sabadell i Terrassa van representar la consolidació del projecte. Arxiu FGC (c.1921).*



## DELS FELIÇOS ANYS VINT A LA GUERRA CIVIL

Paral·lelament a aquestes inauguracions, també van entrar en servei noves estacions a la xarxa: Les Fonts, La Floresta-Pearson o Bellaterra. Començava així una època daurada per als Ferrocarrils de Catalunya, en la qual serien considerats la xarxa suburbana més moderna d'Europa. També va ser llavors quan es va introduir una nova generació de trens construïts amb carrosseria metàl·lica als tallers de Sarrià (sèries 400 i 500).

Alhora, l'augment del trànsit rodat a la ciutat de Barcelona va fer necessari el soterrament de la línia al llarg del carrer de Balmes i l'estació de Plaça Catalunya, inaugurada l'any 1929 coincidint amb la celebració de l'Exposició Internacional de Barcelona, dedicada en aquella ocasió principalment a la llum i als avenços tècnics en el camp de l'electricitat.



*Els pobles més importants de la línia ben aviat experimentarien un creixement demogràfic i urbanístic amb l'arribada del nou ferrocarril. Composició de trens Brill a l'estació de Rubí. Arxiu FGC (c.1920).*



*Els nous automotors de la sèrie 400 construïts als tallers de Sarrià van representar una nova generació de material mòbil. Arxiu FGC (1926).*



La companyia també va redactar molts altres projectes d'ampliació, entre els quals caldria destacar la voluntat d'arribar fins a la frontera francesa, veritable objectiu de Pearson i Montañés i que, d'haver-se portat a terme, hauria implicat disposar ja als anys vint d'una connexió d'ample de via internacional entre Barcelona i la resta del continent. Però la crisi econòmica mundial dels anys trenta i l'esclat de la Guerra Civil van frenar tots els projectes de la companyia.



*L'època daurada dels Ferrocarrils de Catalunya es va veure interrompuda per la Guerra Civil, quan la població va utilitzar les estacions com a refugi. Arxiu FGC (c1930).*

*Mapa amb les diferents propostes dels Ferrocarrils de Catalunya per connectar Barcelona amb la Frontera Francesa i la resta d'Europa. Arxiu Salmerón (1926).*

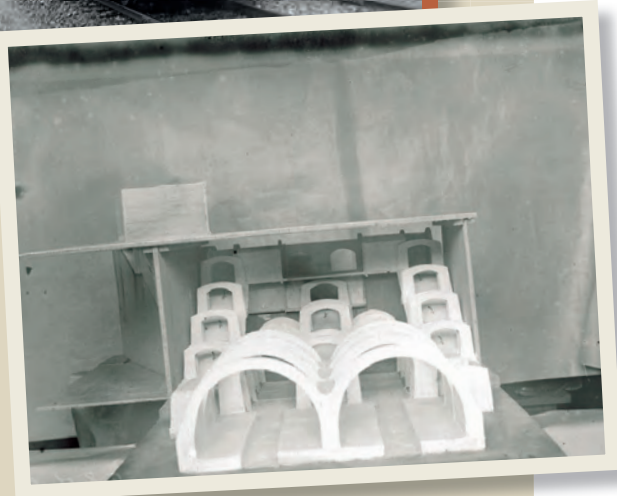


*El material mòbil de la línia sempre va estar al capdavant en innovació, disseny i confort. Imatges dels primers automotors de la sèrie 400. Arxiu FGC (1943).*



## DEL FERROCARRIL DELS NOSTRES AVIS AL TREN DE LA NOSTRA INFÀNCIA

Acabada la Guerra Civil, el personal va ser depurat i l'explotació va travessar grans dificultats, tant per les restriccions elèctriques com per la manca de recanvis i material bàsic. Precisament per això és sorprenent l'ambiciós programa de modernització que va emprendre la companyia, que no va tenir cap símil a Europa fins al cap de molts anys i que va incloure grans renovacions en les instal·lacions, amb la reconstrucció de totes les estacions i vies, i, en el material mòbil, amb la construcció d'uns nous trens de disseny molt innovador (sèries 400", 500" i 600"), els popularment coneguts com a granotes. Així, als anys cinquanta es va viure una nova època d'esplendor en què els Ferrocarrils de Catalunya van ser els més avançats de la Península Ibèrica. L'obertura de la nova línia urbana d'Avinguda Tibidabo (1953) i l'augment de la població al Vallès amb l'arribada de la immigració van determinar uns anys seixanta amb un fort creixement del nombre de viatgers.



*A finals dels anys 40 la companyia ferroviària va iniciar un ampli programa de modernització que incloïa projectes de modernització, com l'ampliació de Sabadell Rambla. Arxiu FGC.*



*Les dècades dels cinquanta i dels seixanta van estar marcades pel gran augment de població de tot el Vallès i pels nous trens coneguts popularment com a "granotes". Arxiu FGC (1957).*



*Al llarg de cent anys la línia del Vallès s'ha vist afectada de manera excepcional per algunes nevades com les famoses del 1962. Imatge de l'estació de les Planes completament nevada. Arxiu FGC.*



Tanmateix, els anys setanta van estar marcats per la degradació de la situació econòmica de la companyia, principalment causada per males decisions del govern. Després de moltes dificultats, i en no trobar-se solucions, la companyia va anunciar l'abandonament del servei a partir del 20 de juny de 1977. Tres dies abans, per decisió del govern central, les línies van ser transferides a l'Estat i explotades provisionalment per FEVE. Començava una època d'incertesa on el tancament de la xarxa era una amenaça constant.



*Els darrers anys setanta encara circulaven automotors Brill amb carrosseria metal·litzada. Foto Carles Salmerón.*

*A principis dels anys 70 el servei de la línia es va militaritzar temporalment degut a diferents vagues i mobilitzacions del personal, símbol de la degradació econòmica i tècnica de la companyia. Foto Josep Masdeu - Arxiu FGC (1977).*



*Un tren de la sèrie 400-500 a l'entrada de Sabadell. Foto Carles Salmerón (1980).*



## EL RENAIXEMENT DELS CATALUNYES: L'ARRIBADA D'FGC

A partir del 1975, Catalunya va experimentar un canvi de cicle en què va recuperar la gestió de la xarxa ferroviària en un context de recuperació parcial de les seves llibertats nacionals. La nova

empresa, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, va ser creada el 5 de setembre de 1979, encara que la nova Generalitat, reinstaurada el 1977, ja n'havia rebut les competències corresponents l'any 1978.

El primer objectiu de la nova empresa va ser minimitzar el preocupant estat del material i les instal·lacions a través d'un ambiciós pla de modernització que va incloure l'arribada dels nous trens de la sèrie 111

*Arribada dels primers trens sèrie 111 d'FGC a la ciutat de Sabadell. Arxiu FGC (1983).*





*Les unitats de tren sèrie 112 van permetre la posada en funcionament del Metro del Vallès. Arxiu FGC (1996).*

i la renovació completa de totes les estacions i vies de la xarxa.

Des de llavors, FGC ha canviat tots els seus models de gestió, ha adaptat la companyia al servei dels clients i ha experimentat un canvi substancial en el sistema d'explotació, amb la posada en servei el 1996 del nou Metro del Vallès, que incloïa la incorporació d'una nova generació de trens (sèrie 112) i una important millora de les freqüències.



*Un tren del Metro del Vallès a l'estació de Sabadell Rambla. Foto Joan C. Salmerón (2016).*



*Una unitat de la sèrie 112 travessant la serra de Collserola. Foto Joan C. Salmerón (2011).*

*Inauguració del nou Metro de Terrassa.  
Foto Joan C. Salmerón (2015).*



## UN NOU CONCEPTE DE MOBILITAT: ELS METROS DE TERRASSA I SABADELL

A Terrassa i Sabadell, aquest nou estil de gestió es va materialitzar amb l'arribada del segle XXI i l'entrada en servei dels anomenats Metros de

Terrassa i Sabadell: un total de 9,2 quilòmetres de línia (4 a Terrassa i 5,2 a Sabadell) i vuit noves estacions, tres a Terrassa i cinc a Sabadell, que han millorat substancialment la mobilitat d'ambdues ciutats, tant internament com amb la resta de municipis del voltant. A Terrassa, l'ampliació del servei va ser inaugurada el dia 29 de juliol de l'any 2015 amb l'entrada en servei de les noves estacions de Vallparadís-Universitat, Terrassa Estació del Nord i Terrassa Nacions Unides. Per la seva banda, a Sabadell, la línia va ser inaugurada en dues

fases: el dia 12 de setembre de 2016 fins a les noves estacions de Can Feu Gràcia i Sabadell Plaça Major, i el dia 20 de juliol de 2017 fins a La Creu Alta, Sabadell Nord i Sabadell Parc del Nord. Totes aquestes estacions són, a més, un exemple d'integració i aprofitament dels espais urbans.

*Gran expectació  
en les primeres  
hores de  
funcionament  
del nou Metro  
de Terrassa. Foto  
Joan C. Salmerón  
(2015).*





*Tren inaugural del nou  
Metro de Sabadell a  
l'estació de Sabadell  
Plaça Major. Foto Joan C.  
Salmerón (2016).*



Aquesta gran inversió, de més de 400 milions d'euros a Terrassa i de més de 430 a Sabadell, ha suposat també la millora de la interconnexió dels nous serveis amb la resta de xarxes de transport, com els serveis de Rodalies o d'autobusos urbans que, així, permeten garantir la mobilitat al conjunt de barris d'ambdós municipis. Com fa cent anys, el nou servei de ferrocarrils va ser rebut pels veïns amb molta expectació, fet que demostra l'augment de demanda des dels primers dies de servei.



*Inauguració de l'estació de Can Feu - Gràcia.  
Foto Joan C. Salmerón (2016).*



*Inauguració del Metro de Sabadell  
a l'estació de La Creu Alta.  
Foto Joan C. Salmerón (2017).*

*Un tren de la nova sèrie 115 d'FGC.  
Foto Joan C. Salmerón (2021).*



## CENT ANYS DESPRÉS: UN FERROCARRIL DEL SEGLE XXI

Cent anys després del seu viatge al Tibidabo, l'esperit de modernitat i innovació de Montañés i Pearson continua viu en el dia a dia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Els canvis que la xarxa dels Ferrocarrils de la

Generalitat de Catalunya ha experimentat durant les darreres dècades són evidents: la majoria d'estacions i instal·lacions han estat reformades i, a més, cada intervenció s'ha portat a terme amb especial cura amb la sostenibilitat i l'estil. Prova d'això són les successives mencions que han rebut als prestigiosos premis Brunel, considerats com els premis Nobel de l'enginyeria.

De la mateixa manera, l'adaptació de les instal·lacions a persones amb mobilitat reduïda, l'arribada de noves generacions



*La gestió i operacions de tota la xarxa  
Barcelona-Vallès es troben ubicades al  
Centre d'Operacions de Rubí.  
Arxiu FGC (2015).*



*Inauguració del nou Metro de Sabadell a l'estació de Sabadell Plaça Major.  
Foto Joan C. Salmerón (2016).*

de trens moderns (sèries 113, 114 i 115), i la futura connexió de les dues xarxes barcelonines per mitjà de la nova línia de Plaça Espanya a Gràcia ens permetrà seguir viatjant en una de les xarxes ferroviàries de referència del segle XXI.

La xarxa d'FGC ja es pot considerar la més variada del món, ja que disposa de línies amb quatre amplituds de via (600, 1000, 1435 i 1668), dos cremalleres, quatre funiculars, dos telefèrics i cinc estacions de muntanya.



*La reforma de l'estació de Provença és una de les darreres obres de modernització d'FGC. Foto Alba López (2019).*



*El nou túnel d'FGC a Sabadell a l'entrada de Can Feu. Foto Joan C. Salmerón (2022).*

