

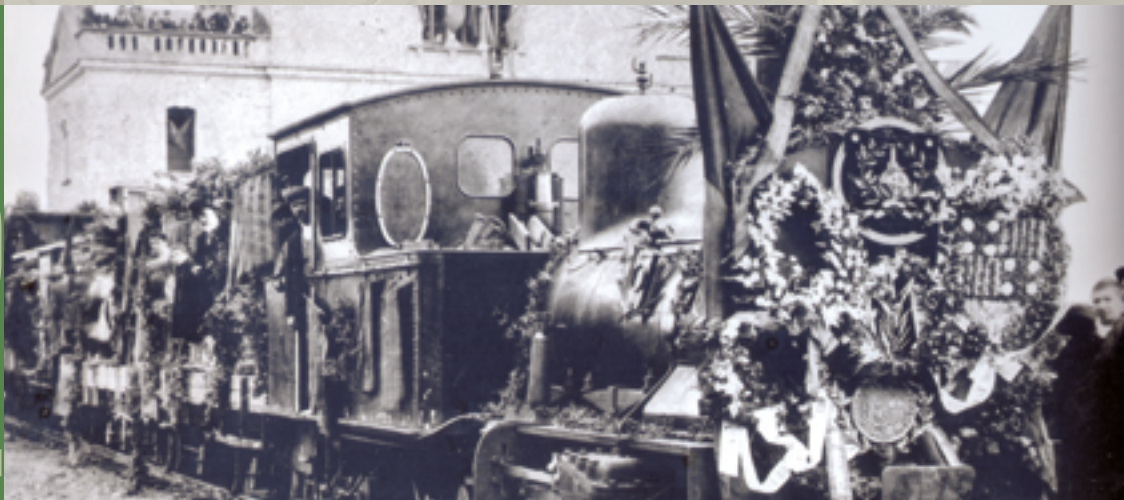
Joan Carles Salmerón i Fernández

Igualada Martorell

1893 - 2018

Núm.:

2



Igualada Martorell ÍNDEX

PRÒLEG . 125 ANYS D'HISTÒRIA I SEGUIM	pàg. 4
ELS PRIMERS PROJECTES FERROVIARIS A IGUALADA	pàg. 6
LA INAUGURACIÓ: L'ANOIA TRENCA EL SEU AÏLLAMENT	pàg. 8
EL NAIXEMENT DELS FERROCARRILS CATALANS	pàg. 10
DE LA FOSCOR DE LA GUERRA A UNA ÈPOCA DE MODERNITZACIÓ	pàg. 12
DEL DECLIVI A L'ANUNCI DE TANCAMENT	pàg. 14
EL RENAIXEMENT DEL CARRILET: L'ARRIBADA DEL GOVERN DE LA GENERALITAT	pàg. 16
UN METRO REGIONAL I ELS REPTES DEL SEGLE XXI	pàg. 18



CRÈDITS

Primera edició (2019)
 © de l'edició: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2019)
Text: Joan Carles Salmerón i Fernández
Redacció: Alba López Pérez
Fotografies:
 Arxiu Fotogràfic històric d'FGC
 Terminus Centre d'Estudis del Transport
 Arxiu Municipal d'Igualada

Coordinació:
 Núria Codina
Disseny col·lecció:
 ESSA Estructura de Comunicació, SL
Maquetació:
 ESSA Estructura de Comunicació, SL
Imprès:
 Norprint

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.

Pròleg

125 ANYS D'HISTÒRIA I SEGUIM

Celebrem avui la connexió, fa 125 anys, del ferrocarril entre Igualada i Martorell. Una infraestructura ferroviària que va millorar substancialment les comunicacions de la Catalunya central amb Barcelona i alhora va donar l'impuls que la indústria de la zona requeria per connectar-se amb la xarxa principal del país i amb el Port de Barcelona.

Tanmateix, al llarg dels seus 125 anys de vida, la línia s'ha hagut d'enfrontar a reptes importants: des de la deficient gestió dels primers anys de funcionament fins a l'anunci de tancament en plena Transició. El 1977 el Govern d'Espanya va decidir tancar la línia entre Igualada i Martorell. Les mobilitzacions del país primer

i la determinació del Govern de Catalunya després van salvar la línia i amb els anys les inversions de la Generalitat per millorar la fiabilitat i qualitat del servei han millorat el servei fins avui amb reptes pendents.

Aquesta mirada al passat ens ha de servir per esperonar-nos a seguir treballant per implementar millores en un futur no molt llunyà. La connexió de la línia Anoia –Llobregat amb la del Vallès, unint les estacions de Plaça Espanya i Gràcia, la millora de les estacions i els seus espais d'intercanvi amb altres modes de transport, la reducció de temps de viatge i la millora de la qualitat dels entorns urbans dels serveis ferroviaris són aspectes que formen part de les nostres prioritats pels propers anys.

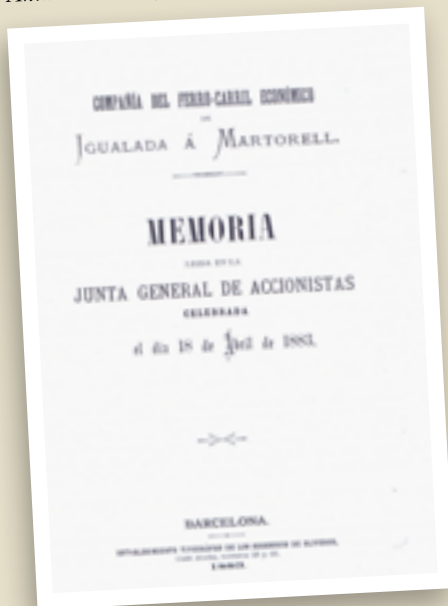
Millorar la qualitat de la mobilitat dels ciutadans del nostre país és la nostra manera particular de contribuir a la millora de la qualitat de l'aire del nostre entorn, millorar la salut de la gent que hi viu, i alhora lluitar decididament i amb fets contra el canvi climàtic. Us convidem, amb aquesta publicació, a repassar la història del popular carrilet, des dels primers dissenys i projectes fins als reptes que el segle XXI i les noves formes de mobilitat ens interpel·len avui.

Ricard Font i Hereu

President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya



Memòria de l'antiga companyia del Ferrocarril de Igualada a Martorell. Arxiu Salmerón (1883).



Les primeres iniciatives per comunicar l'Anoia amb la línia ferroviària Barcelona-Martorell-Tarragona van sorgir l'any 1852.

ELS PRIMERS PROJECTES FERROVIARIS A IGUALADA

A mitjan segle XIX, la puixant indústria tèxtil d'Igualada i les poblacions de l'Anoia van fer palesa la necessitat d'establir noves vies de comunicació que permetessin donar sortida a la seva producció. Les primeres iniciatives per connectar la zona amb la línia ferroviària Barcelona-Martorell-Tarragona van sorgir l'any 1852, amb els projectes de connexió, primer, amb Martorell i, més endavant, amb Sant Sadurní d'Anoia.

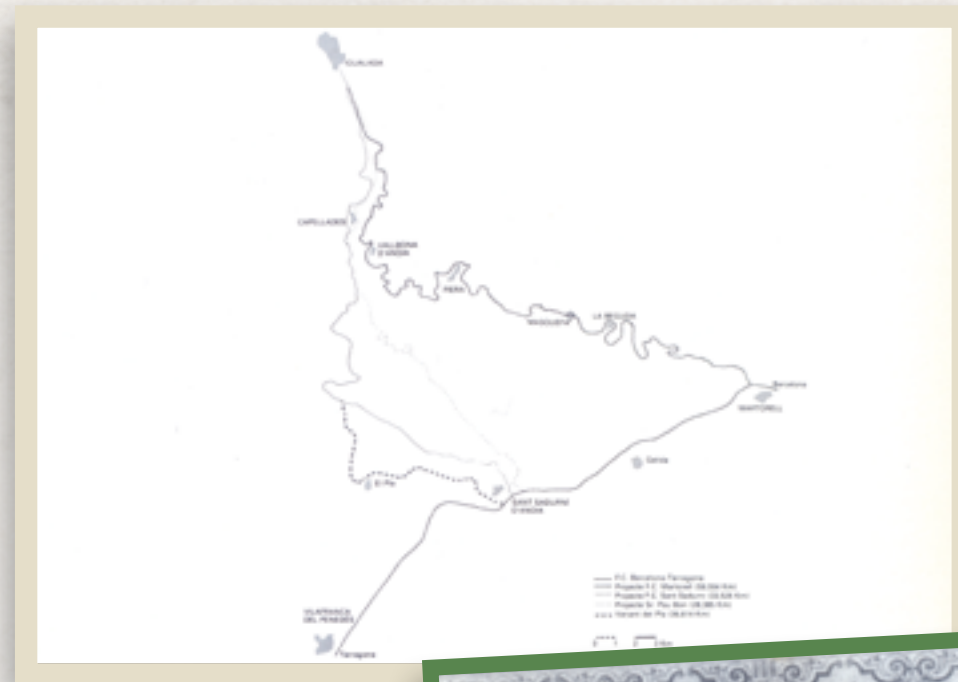
L'any 1865 es van iniciar les primeres obres a Igualada per arribar fins a Sant Sadurní, però es van aturar al cap de pocs mesos i la societat es va dissoldre. Més d'una dècada després, l'any 1882, una nova societat va aconseguir una nova concessió per construir, en aquest cas, un ferrocarril de via estreta entre Igualada i Martorell. Ben aviat, les obres van començar a Piera i Vallbona, però l'any 1883, davant la manca de fons, es van aturar quan ja s'havien construït 15 km. Finalment, el projecte va tirar endavant l'any 1890, quan un grup financer belga va adquirir els drets de concessió i va fundar la Compañía del Ferrocarril Central Catalán.

Les obres es van reprendre amb celeritat l'any 1891 i, poc després, l'any 1893 ja només restava per finalitzar la secció d'entrada a Martorell.

Gravat que mostra els primers trens de proves de la línia. Arxiu Salmerón (1893).



Mapa dels diferents projectes ferroviaris per comunicar Igualada amb la línia de via ampla Barcelona-Tarragona. Doc. Arxiu Salmerón.



Bitllet de les antigues diligències que cobrien el servei Igualada-Barcelona. Arxiu Salmerón.



Una de les primitives galeres que feien el servei entre Igualada i Barcelona. Arxiu Salmerón.



Amb l'entrada en servei del nou carrilet, la comarca de l'Anoia i, sobretot, la seva indústria van aconseguir trencar el tradicional aïllament.

LA INAUGURACIÓ: L'ANOIA TRENCA EL SEU AÏLLAMENT

El gran dia va arribar el 29 de juliol de 1893, amb la inauguració de la línia entre Martorell i Igualada. Tal com expliquen les cròniques de l'època, el comboi inaugural, en el qual viatjaven nombroses autoritats, va arribar a una Igualada engalanada. Les campanes de tota la vila van repicar i una colossal tronada al llarg de tot el passeig va protagonitzar els actes de celebració.

Amb l'entrada en servei del nou carrilet, la comarca de l'Anoia i, sobretot, la seva indústria van aconseguir trencar el tradicional aïllament. Malauradament, aquest optimisme va durar poc: la mala gestió del servei aviat es va traduir en descarrilaments, avaries i retards que, en el cas de les mercaderies, podien arribar a durar dies.

Aquesta deficient situació no es va resoldre parcialment fins a l'any 1914, quan van començar a circular els serveis directes entre Igualada i Barcelona. Aquest fet va ser possible gràcies a la connexió física que es va fer amb la línia de via estreta entre Martorell i Barcelona, que s'havia construït feia poc.

La locomotora "Igualada" va ser la primera en circular per la línia. Arxiu Salmerón (1893).



Comboi inaugural a l'estació d'Igualada. Arxiu FGC (29.7.1893).



Un tren a l'estació de Masquefa durant els primers anys de servei. Arxiu Salmerón (c. 1910).



Imatge del personal de servei del carrilet. Arxiu FGC (1904).



EL NAIXEMENT DELS FERROCARRILS CATALANS

A les portes de la dècada dels anys vint del segle XX, la idea de crear una gran xarxa de via estreta que comunicés Barcelona amb la Catalunya central es va materialitzar en la integració de les tres línies existents a la zona: Igualada-Martorell, Barcelona- Martorell i Manresa-Berga-Guardiola.

Aquest procés va estar, a més, afavorit per la fi de la Primera Guerra Mundial, les conseqüències de la qual havien portat les companyies, totes tres de capital belga, a una situació econòmica delicada.

Així, després de moltes negociacions, l'any 1919 es va fundar la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC).

Amb la creació dels Ferrocarrils Catalans es va iniciar una nova etapa per a l'exploració d'aquests carrilets, amb la unificació del material mòbil, l'adquisició de potents locomotores i vagon de gran capacitat i la construcció de la línia entre Martorell i Manresa i del ramal al Port de Barcelona. D'aquesta manera, amb la finalització del tram entre Martorell i Manresa, l'any 1924, els Ferrocarrils Catalans van esdevenir finalment la gran xarxa de via estreta de Catalunya seguint el curs dels rius Llobregat i Anoia i arribant al mar i al Port de Barcelona.

Després de moltes negociacions, l'any 1919 es va fundar la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC).

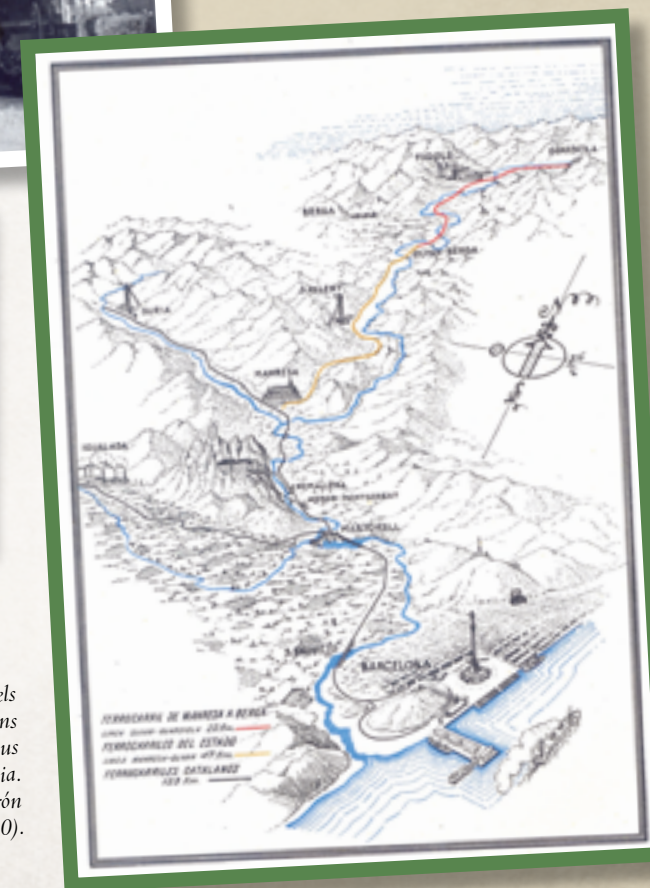
Cartell publicitari de la nova Companyia General dels Ferrocarrils Catalans. Arxiu FGC (c.1930).



Un tren realitzant el servei directe entre Igualada i Barcelona. Foto L. G. Marshall. Arxiu Salmerón (1957).



Panoràmica de l'estació de Martorell-Central, on se situaven els tallers de manteniment. Arxiu Salmerón (c.1960).



La xarxa dels Ferrocarrils Catalans seguia el curs dels rius Llobregat i Anoia. Arxiu Salmerón (c.1940).



Un dels primers automotors dièsel de la línia, amb els quals va arribar la modernització, amb Montserrat al fons. Arxiu Salmerón (1959).

DE LA FOSCOR DE LA GUERRA A UNA ÈPOCA DE MODERNITZACIÓ

L'esclat de la Guerra Civil va provocar importants pèrdues humanes i materials al llarg de tota la xarxa. La contesa no solament va aturar el creixement de la companyia, sinó que, a més, la voladura de ponts i la destrucció d'infraestructures la van immersir en una llarga etapa de recuperació.

Tanmateix, una vegada superada la dura postguerra, durant la dècada dels anys cinquanta la companyia va viure una nova etapa de creixement. Així, els Ferrocarrils Catalans van iniciar un procés de modernització i renovació del parc mòbil i de les instal·lacions. A la línia de Martorell a Igualada, aquest procés es va veure reflectit en l'adquisició de nous automotors dièsel, que van permetre retirar les clàssiques locomotores de vapor, com també en la renovació del conjunt d'estacions i baixadors de la línia.

Durant els anys seixanta, davant la creixent motorització de la societat, la companyia va impulsar la implantació de nous serveis més ràpids i la formació de nous combois compostos per les noves locomotores i cotxes de viatgers metal·litzats.

Una vegada superats els danys de la guerra i la postguerra, la companyia va viure una nova etapa de creixement i inversions durant la dècada dels cinquanta.



Les conseqüències de la postguerra van fer-se palès en l'estat de les instal·lacions. Arxiu FGC (c.1950).



Inauguració dels nous automotors dièsel Ferrostaal a l'estació d'Igualada. Arxiu FGC (10.2.1959).



L'estació de Piera a mitjan anys 60. Arxiu Salmerón (c.1960).

Composició de locomotora dièsel amb cotxes de viatgers per circular els dies de més demanda. Arxiu FGC (c.1965).



DEL DECLIVI A L'ANUNCI DE TANCAMENT

L'arribada de la dècada dels anys setanta va ser tan nefasta per als Ferrocarrils Catalans com ho va ser per a la resta de carrilets de Catalunya. La dura competència del transport per carretera, les polítiques tarifàries marcades pel Govern d'Espanya i l'augment de les despeses d'explotació, entre d'altres, van enfonsar econòmicament la companyia. Així, abans de la fallida definitiva de l'empresa, l'any 1977 l'ens estatal Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) es va fer càrrec de la propietat i l'explotació de la xarxa.

Amb les línies d'Olvan a Guardiola i de Manresa a Olvan tancades des dels anys 1972 i 1973, respectivament, les primeres decisions que va prendre FEVE van seguir la política de tancaments. D'aquesta manera, es va planificar la clausura per fases de diverses de les línies dels Ferrocarrils Catalans: en primer lloc, la Martorell-Igualada i, posteriorment, la línia de Martorell a Manresa i el tram de l'Hospitalet a Pl. Espanya. Afortunadament, la immediata reacció popular, les contínues protestes i, especialment, la multitudinària manifestació que va tenir lloc en diferents punts de l'Anoia el 7 de maig de 1977 van frenar l'execució dels tancaments per part del Govern d'Espanya.

Durant la dècada dels 70 es va planificar la clausura de bona part de la xarxa dels Ferrocarrils Catalans, però la reacció popular va frenar l'execució dels tancaments.

Imatge paradigmàtica de la degradació de la línia a principi dels anys 70. Arxiu Salmerón (1978).



Inauguració del baixador de Can Parellada. Arxiu FGC (1971).

Automotor M.A.N. a l'estació de Sant Esteve de Sesrovires. Arxiu FGC (1978).



Mobilització de la població de la comarca en contra del tancament de la línia. Foto F. Marcet (1977).



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





Amb l'arribada de la nova companyia FGC es va iniciar una etapa de modernització del material mòbil i les instal·lacions. Arxiu FGC (1983).

EL RENAIXEMENT DEL CARRILET: L'ARRIBADA DEL GOVERN DE LA GENERALITAT

Els temps d'indefinió per als Ferrocarrils Catalans van finalitzar quan la Generalitat de Catalunya, reinstaurada recentment, va assumir la transferència de les xarxes de via estreta del país. De fet, aquest va ser un dels primers traspassos que va rebre el Govern de Catalunya. Per a això, ben aviat es va impulsar la creació d'una nova companyia ferroviària catalana, que va néixer el 5 de setembre de 1979 amb el nom de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

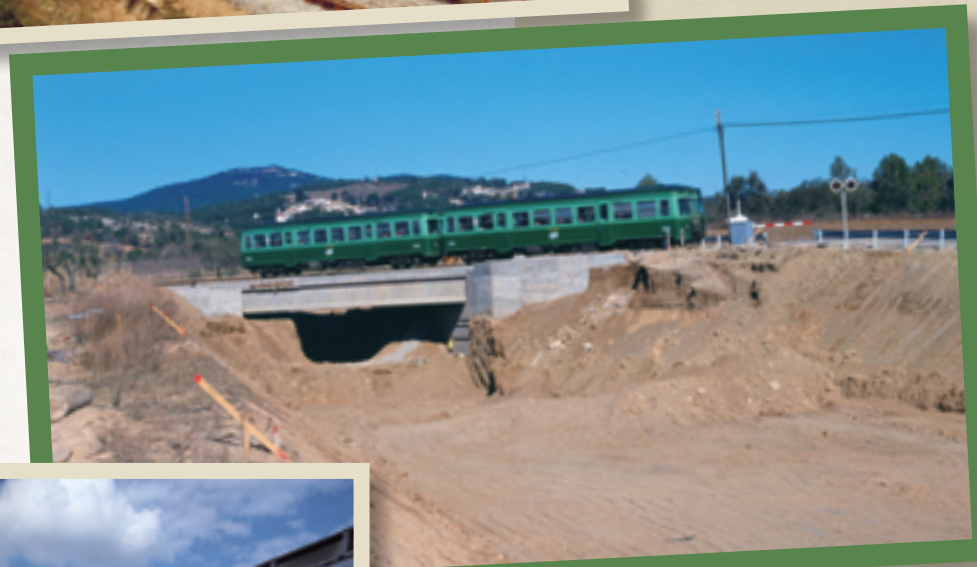
La primera decisió de la nova empresa pública va estar dirigida a garantir la seguretat de les circulacions, atès el mal estat en què es trobaven tant el material mòbil com les instal·lacions. A continuació, FGC va definir un ambiciós pla de modernització destinat a reconstruir el conjunt de les vies i les estacions, com també a renovar tot el material mòbil. A la línia Martorell-Igualada, les primeres mostres d'aquest pla es van materialitzar en millores en la infraestructura, la renovació de les estacions que es trobaven en pitjor estat i la modernització dels clàssics automotors dièsel.

La primera decisió de la nova empresa pública FGC va ser definir un ambiciós pla de modernització.



Treballs de renovació de vies a la línia, una de les prioritats de la nova companyia pública. Arxiu FGC (1982)

Durant els anys 80 es va treballar en la supressió de la majoria de passos a nivell. Arxiu FGC (1984).



Un dels trens modernitzats a la sortida de Martorell-Enllaç. Foto Joan C. Salmerón (1996).



Imatge paradigmàtica dels nous temps de renovació: un dels trens dièsel modernitzats travessant el pont de Piera, en procés de renovació. Arxiu FGC (1996).



UN METRO REGIONAL I ELS REPTES DEL SEGLE XXI

En tot cas, la veritable transformació des de l'arcaic carrilet fins al modern metro regional que és avui va arribar a finals de la dècada dels anys noranta. L'electrificació de la línia, la modernització de la pràctica totalitat de les estacions i l'arribada dels nous trens elèctrics de la sèrie 213 van permetre implantar els nous serveis de metros comarcals que circulen amb horaris cadenciats i fan possible la millora de la qualitat del servei. La importància de la implementació del nou concepte de transport a l'Anoia i el Baix Llobregat, com també de les inversions fetes, es va reflectir en els actes d'inauguració i presentació del 3 de novembre de 1998.

Encara que la fesomia de l'actual xarxa Llobregat-Anoia d'FGC té poc a veure amb la dels antics Ferrocarrils Catalans, l'arribada del segle XXI i les exigències en matèria de mobilitat sostenible que imposa la nova societat representen nous reptes per a la línia. La millora de la connexió de les xarxes amb el perllongament de Pl. Espanya a Gràcia, la reducció dels temps de viatge i la contínua millora i adaptació del material mòbil són els principals objectius d'un ferrocarril que busca oferir cada dia un millor servei al viatger.

L'arribada del segle XXI i les exigències en matèria de mobilitat sostenible, lluita contra el canvi climàtic i millora qualitat de l'aire que imposa la nova societat representen nous reptes per a la línia.



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

L'arribada dels segle XXI i les exigències en matèria de mobilitat sostenible que imposa la nova societat representen nous reptes per a la línia.



Una locomotora dièsel remolcant el primer tren elèctric que arribava a l'estació d'Igualada. Arxiu FGC (1998).



Imatge icònica de la història de la línia amb una de les clàssiques locomotores de vapor i una nova unitat elèctrica. Arxiu FGC (1999).



Acte inaugural de l'electrificació de la línia. Arxiu FGC (1999).



Una unitat 213 prestant servei durant un fred dia d'hivern. Foto Joan C. Salmerón FGC (2016).

