

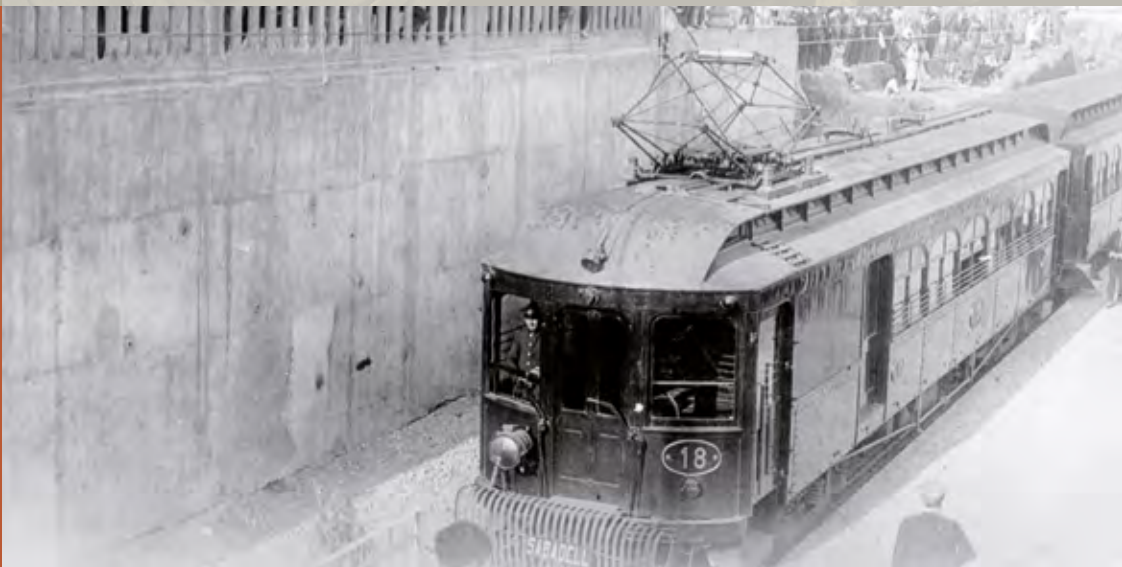
Joan Carles Salmerón i Fernández

UN SIGLO DE MODERNIDAD FERROVIARIA

Cien años del tren eléctrico en el Vallès

Nº:

16



«Cien años del tren eléctrico en el Vallès»

ÍNDICE

PRÓLOGOS	4
CIEN AÑOS DEL TREN ELÉCTRICO EN EL VALLÈS	8
EL ORIGEN DE LAS COMUNICACIONES ENTRE BARCELONA Y EL VALLÈS	10
EL PRIMER FERROCARRIL A COLLSEROLA: DE BARCELONA A SARRIÀ	12
ELECTRIFICAR CATALUÑA: UNA SEGUNDA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL	14
LA GESTACIÓN DE UN SUEÑO: «PERLAS COMO ESTA, NO QUEDAN EN EL MUNDO»	16
MANOS A LA OBRA: DEL PROYECTO A LA REALIDAD	18
LA TRAVESÍA DE COLLSEROLA: EL TREN ELÉCTRICO LLEGA AL VALLÈS	20
1919: EL FERROCARRILS DE CATALUNYA SE EXTIENDEN HASTA TERRASSA	22
1 DE JUNIO DE 1922: LLEGA EL TREN ELÉCTRICO A SABADELL	24
DE LOS FELICES AÑOS VEINTE A LA GUERRA CIVIL	26
DEL FERROCARRIL DE NUESTROS ABUELOS AL TREN DE NUESTRA INFANCIA	28
EL RENACIMIENTO DE LOS CATALANES: LA LLEGADA DE FGC	30
UN NUEVO CONCEPTO DE MOVILIDAD: LOS METROS DE TERRASSA Y SABADELL	32
CIEN AÑOS DESPUÉS: UN FERROCARRIL DEL SIGLO XXI	34



CRÉDITOS

Primera edición (2022)
© de la edición: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2022)

Texto:
Juan Carlos Salmerón Fernández

Redacción:
Alba López Pérez

Fotografías:
Archivo fotográfico histórico de FGC,

Terminus Centro de Estudios del Transporte

Coordinación: Núria Codina

Diseño colección:
ESSA Estructura de Comunicación, S.L.

Maquetación:
ESSA Estructura de Comunicación, S.L.

Impresión: Imprenta Pagès

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida, ni en parte, ni totalmente, no se puede grabar o enviar por un sistema de recuperación de información ni por ningún otro medio, ni ningún modo, ya sea mecánico, electrónico, fotoquímico, electroóptico, magnético, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo y por escrito del editor,

Sabadell, una ciudad que nos mueve

Sabadell fue una de las primeras ciudades de Cataluña que tuvo ferrocarril. En 1855 ya se puso en servicio el que le unía con la ciudad de Barcelona, pasando por Montcada. Sin embargo, a principios del siglo XX el

servicio que ofrecía este ferrocarril no estaba a la altura de lo que merecían unas ciudades que empezaban a funcionar como una incipiente área metropolitana. Es el momento en el que aparece el proyecto de electrificación de Catalunya, promovido por Carles Emili Montañés y financiado por Frederik Stark Pearson.

Desde 1916, Ferrocarrils de Catalunya, SA prolongó progresivamente la antigua línea de Barcelona a Sarrià hasta el Vallès Occidental. Hace cien años, en 1922, puso en servicio el tramo de la línea que se bifurca en Sant Cugat y llega hasta Sabadell, pasando por Sant Quirze del Vallès. El servicio del nuevo ferrocarril era cadenciado y muy frecuente. Había trenes eléctricos cada hora, mientras que en la línea antigua todavía eran de vapor.

Desde 1979, el servicio que ofrece Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha evolucionado muchísimo en relación a cómo era hace cuarenta años y aún más a cómo era hace cien años. Es un servicio con frecuencias muy elevadas y con unos niveles de calidad reconocidos por los altos niveles de satisfacción de los propios clientes y clientas. Ofrece servicio a nuevos núcleos de población y actividad surgidos, precisamente, como consecuencia de la existencia del ferrocarril. Bellaterra, desde 1930, San Joan, desde 1964, Universidad Autònoma, desde 1984, Volpelleres, desde 2010. Además, entre 2016 y 2017 el servicio se ha prolongado atravesando toda la ciudad de

Sabadell. Todo esto con trenes movidos actualmente con electricidad 100% de origen solar.

Además de los nuevos trenes recién llegados y otras mejoras, en Sabadell podremos ofrecer próximamente más frecuencia de trenes, que alcanzará niveles propios de un ferrocarril metropolitano. Con ello, la línea del Vallès alcanzará su máximo aprovechamiento y será el momento de pensar en nuevas infraestructuras que permitan mejoras futuras.

El ferrocarril ha sido y es símbolo de modernidad, innovación y dinamismo. Y ahora, a la sostenibilidad ambiental frente al cambio climático se añade el reto de la conectividad digital, que debe contribuir a que siga siendo la opción preferida de los vallesanos para desplazarse.

Le invitamos, con esta publicación, a hacer un breve repaso de la historia de nuestro ferrocarril, que esperamos que sea instructiva y entretenida.

Marta Subirà

Presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Con esta publicación conmemoramos la llegada, hace justo 100 años, del primer tren de los Ferrocarrils a Sabadell. Un proyecto que no estuvo exento de polémica ni debates, pero que abría un nuevo capítulo en las conexiones de la ciudad con Barcelona, a través de la sierra de Collserola, así como con otros municipios con los que se conectaba a lo largo del recorrido.

En todas estas décadas, el servicio ha hecho frente a múltiples retos y dificultades, entre ellas la quiebra de 1977. Hoy, sin embargo, y después de todo un siglo, creo que podemos decir con orgullo que los Ferrocarrils de la Generalitat en Sabadell son un servicio fundamental para los y las sabadellenses, así como para todas las personas que a diario se desplazan a nuestra ciudad.

Ahora, que disfrutamos de una verdadera red de metro con cinco estaciones distribuidas por diferentes barrios –Can Feu | Gràcia, Sabadell Plaça Major, La Creu Alta, Sabadell Nord y Sabadell Parc del Nord– y con aparcamientos de disuasión como el que a finales de 2020 se puso en marcha en Sabadell Nord, hay que seguir adelante con la mejora constante. Ante la emergencia climática, el transporte público debe consolidarse cada vez más como alternativa y en este marco es imprescindible que aprovechemos todas las oportunidades para alcanzar y mantener la excelencia.

Por ello, es necesario culminar todo aquello que garantice la máxima optimización del servicio. En cuanto a las frecuencias y sobre todo en lo que se refiere también a la consecución de proyectos que, como el túnel de Horta, mejoren nuestra conexión entre municipios, con polos económicos y nodos de comunicación. Desde Sabadell continuaremos trabajando con el objetivo de que los ferrocarriles, como hasta ahora, contribuyan a la vertebración equilibrada de todo el territorio, sigan siendo un servicio de referencia y se consoliden como factor clave en una sociedad cada vez más sostenible.

¡Feliz cumpleaños!

Marta Farrés

Alcaldessa de Sabadell

Imagen corporativa de los Ferrocarrils de Catalunya. Archivo FGC.

CIEN AÑOS DEL TREN ELÉCTRICO EN EL VALLÈS



La llegada, hace cien años, del primer tren eléctrico a Terrassa y Sabadell representó más que la construcción de una nueva comunicación ferroviaria directa con Barcelona: fue uno de los grandes pasos para la electrificación de la industria y la vida cotidiana catalana. Un sueño perseguido durante años por el ingeniero catalán Carles Emili Montañés, que incluía además una mejora sustancial de las comunicaciones mediante la construcción de una travesía bajo la sierra de Collserola.

La creación de los Ferrocarrils de Catalunya (FCC) y su llegada a Les Planes, Sant Cugat del Vallès, Rubí, Terrassa y Sabadell, entre las décadas de 1910 y 1920, permitió comunicar los principales núcleos de población de estas comarcas industriales con la capital catalana.



Estación de Sabadell en los primeros tiempos de servicio. Archivo Salmerón (c1922).



La estación de Sabadell Rambla se encontraba ubicada en pleno casco urbano. Archivo FGC (c1940).

La llegada de este nuevo medio de transporte y el desarrollo industrial supusieron un cambio social y la implementación de un nuevo estilo de vida que permitía trabajar dentro de las ciudades y vivir fuera.

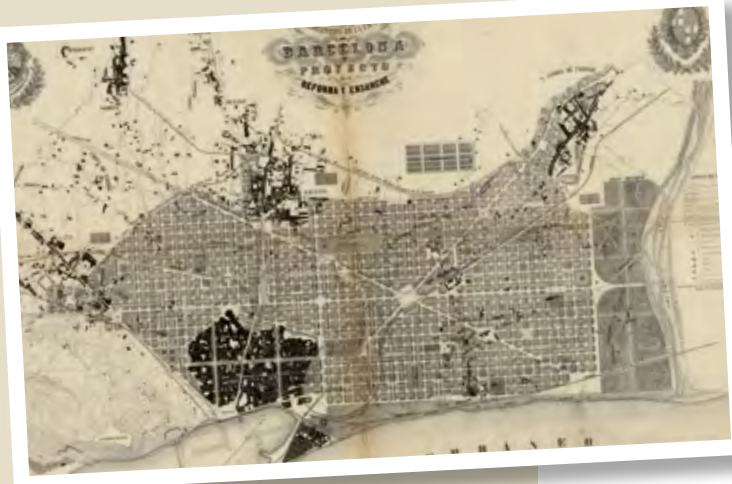
El ferrocarril eléctrico ahora, y desde hace cien años, sigue siendo un ejemplo de movilidad y modernidad que nos desplaza entre Barcelona y el Vallès.



Los trenes Brill marcaron una época de crecimiento en la red del Vallès. Archivo Salmerón.



Una de las nuevas composiciones de "trenes rana" en los años cincuenta. Archivo FGC (c1950).



Plano del desarrollo urbanístico del Pla de Barcelona, los pueblos de su entorno y las nuevas infraestructuras según el Plan Cerdà. Archivo Generalitat de Catalunya.

EL ORIGEN DE LAS COMUNICACIONES ENTRE BARCELONA Y EL VALLÈS

Las necesidades de conectar Barcelona con el Vallès se remontan a mediados del siglo XIX, cuando el derribo de las murallas a partir del año 1854 y el alto crecimiento demográfico que sufría la ciudad de Barcelona (de 100.160 habitantes en 1787 pasó a 235.000 en 1857) pusieron de manifiesto los grandes problemas de movilidad y urbanismo que debían afrontarse si la ciudad quería convertirse en una futura metrópoli.

El plan de urbanización y ensanchamiento ideado por Ildefons Cerdà, aprobado en 1859, fue configurando el aspecto de la Barcelona actual, mientras sus alrededores estaban formados todavía por pequeños pueblos independientes como Gràcia, Sant Gervasi y Sarrià, y ciudades industriales como Sabadell y Terrassa, cuyas comunicaciones se efectuaban mediante tartanas y ómnibus.

La locomotora núm. 12 del tren de Barcelona en Mataró, uno de los primeros ferrocarriles de Cataluña, en la primitiva Estación de Francia. Archivo Salmerón (c. 1860).



Pero las reducidas dimensiones de este tipo de vehículos y los largos trayectos a través de los polvorientos caminos de la época hacían muy incómodos los viajes.

Así, en consonancia con el desarrollo del ferrocarril en toda Europa, surgieron en Barcelona los primeros proyectos para unir la ciudad con los municipios cercanos. Después de muchas dificultades, en 1848 se inauguró el primer ferrocarril de la Península Ibérica, entre Barcelona y Mataró, y en 1851 apareció el primer proyecto para unir a Barcelona con Sarrià.



Un tren de vapor de la Compañía del Norte en la estación de Sabadell. Archivo Salmerón (c1910).

El primer tren en dirección al Vallès, entre las poblaciones de Barcelona y Sarrià, circuló desde 1863 y tenía como origen la estación de Plaça Catalunya. En la imagen, la locomotora de vapor núm. 5 estacionada a corta distancia de donde actualmente parte el Metro del Vallès.
 Archivo FGC (c.1890).



EL PRIMER FERROCARRIL A COLLSEROLA: DE BARCELONA A SARRIÀ

Esta línea ferroviaria, origen de los Ferrocarrils de Catalunya, se empezó a construir en 1857 y, tras numerosas modificaciones para adaptarse al Pla Cerdà, fue inaugurada el 23 de junio de 1863. El siglo XX llegó con la conversión del ya anacrónico tren de vapor en un tranvía eléctrico, con la adquisición de nuevo material móvil y con la electrificación de la línea, inaugurada en 1905. Cuando finalizaron estas obras, se empezó a construir el llamado tranvía de la montaña de Vallvidrera, que comunicaba la zona de las Tres Torres con el Peu del Funicular, una línea de importancia estratégica porque permitía un enlace directo con el nuevo Funicular de Vallvidrera, que fue inaugurado el 24 de octubre de 1906.

En paralelo, surgieron las primeras iniciativas para llegar al Vallès mediante el ascenso a la Sierra de Collserola.

La electrificación y la adquisición de material móvil de carácter tranviario supusieron la primera modernización del Tren de Sarrià. El tranvía núm. 17 de camino a Sarrià. Archivo FGC (c.1910).



El Funicular de Vallvidrera inaugurado en 1906 significó el primer transporte directo entre el pueblo de Vallvidrera y el centro de Barcelona. Archivo Salmerón (c.1906).

Este funicular comunicaba el pueblo de Vallvidrera con el Tren de Sarrià en la estación del Peu del Funicular. Archivo Salmerón (c.1920).

De este modo, en 1901 se inauguraron el funicular y el tranvía que llevaban hasta la cima del Tibidabo (actual Tramvia Blau, y que tres años después fue ampliado hasta Vallvidrera). También aparecieron otros proyectos, como el que surgió en 1907 para llegar al Vallès a través de la carretera de Barcelona a Sant Cugat con un tranvía, que finalmente fue inaugurado en 1911, aunque solo hasta el Casino de la Rabassada.



Desde el año 1904 el conocido Tramvia Blau llegaba hasta el pueblo de Vallvidrera y al mismo tiempo se proyectaba su ampliación hacia el Vallès. Dos imágenes del final de la línea en la Plaça de Vallvidrera. Archivo Salmerón (c. 1910).

ELECTRIFICAR CATALUÑA: UNA SEGUNDA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

El desarrollo industrial del Vallès, donde existían importantes núcleos de la industria catalana como Terrassa y Sabadell, y el éxito del Tren de Sarrià evidenciaron pronto la necesidad de un transporte directo entre ambas zonas.

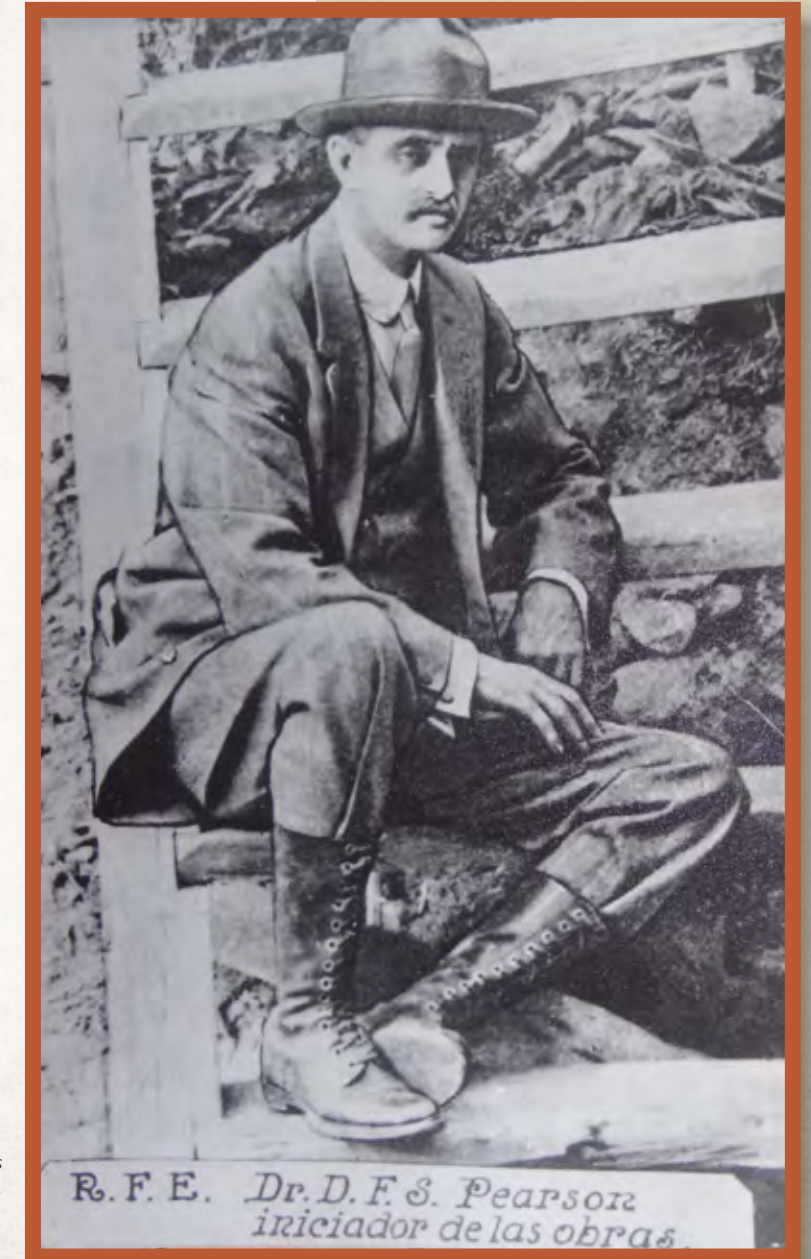
Asimismo, el ingeniero Carlos Emili Montañés, una de las tantas personas con una gran visión de futuro en la historia de Catalunya, trataba de importar la segunda revolución industrial que se estaba viviendo en Europa. Montañés fue el promotor de la electrificación de la industria y la vida catalana y demostró la viabilidad técnica de un medio de transporte eléctrico entre Barcelona y el Vallès.

El pequeño tren del Mina Grott fue el primer ejemplo de ferrocarril eléctrico, comunicando por primera vez Sarrià y el Pantano de Vallvidrera. En la imagen se puede observar el reducido vehículo en la estación inferior de Sarrià. Archivo Salmerón.



Aunque en un primer momento no encontró apoyo en el Estado español, para demostrar la viabilidad de sus ideas en 1908 construyó un pequeño ferrocarril subterráneo que iba desde Sarrià hasta el pantano de Vallvidrera, atravesando la sierra de Collserola: el conocido como Mina Grott. El éxito de este tren, aunque disponía de un solo coche y tenía capacidad solo para 36 viajeros, incentivó a Montañés a acudir a las capitales internacionales para sacar adelante sus proyectos. Fue entonces cuando conoció al doctor Pearson.

Imagen del Dr. Pearson en una de sus visitas a Cataluña. Archivo Salmerón.



LA GESTACIÓN DE UN SUEÑO: «PERLAS COMO ESTA, NO QUEDAN EN EL MUNDO»

Gracias a las gestiones de Montañés, el doctor Pearson visitó Barcelona en junio de 1911 y quedó convencido del potencial que ofrecían los proyectos que le presentaba. Pero la mejor descripción de esta decisión nos la ofrece el propio Montañés:

Según lo convenido, a las siete de la mañana fui a buscarlo al Hotel Colón, en Plaza de Catalunya, en mi coche descapotable Turicum matrícula B-730. Ascendimos sin prisas hasta la cima del Tibidabo. Quería mostrar a Pearson una vista panorámica de los objetivos de nuestro proyecto y él accedió. Se puso enseguida a nuestra disposición, con actitud servicial, pero con su acostumbrado señorío.

Era un día claro y transparente. Desde allí podíamos ver a nuestros pies el despertar de Barcelona. Al otro lado, Sabadell y Terrassa, en los extremos visibles del Vallès. Más al norte, el Montseny y los Pirineos, completamente nevados.

Eran ya algo más de las ocho de la mañana. Desplegué los planos, que contenían todo lo que podíamos alcanzar con la vista.

Las chimeneas de las fábricas del Pla de Barcelona y de las ciudades de Sabadell y Terrassa empezaban a sacar una humareda abundante, como ocurre al iniciarse la combustión con calor insuficiente. Esto era la prueba más evidente de la potencia instalada en toda esa zona. Mis datos se mostraban total claridad frente a nuestros ojos, 110.000 HP era el objetivo que yo veía inmediato y que conté con abundantes razonamientos.

Pearson empezó a hacerme preguntas concretas. Cuando le pareció que la información era completa y esencial, me puso una mano sobre el hombro, se me quedó mirando unos segundos y me dijo: «Montañés, perlas como esta, no quedan en el mundo... Me quedo con el asunto».



*Vistas desde la cima del Tibidabo, las mismas que vieron Pearson y Montañés.
Archivo Salmerón.*



Diferentes imágenes de la construcción de la nueva línea entre Sarrià y Les Planes. La construcción del túnel bajo Vallvidrera, la nueva estación Peu del Funicular y las obras de los nuevos puentes y túneles. Archivo FGC (1914-15).

MANOS A LA OBRA: DEL PROYECTO A LA REALIDAD

Pocos meses después de la visita se fundó la sociedad Riego y Fuerzas del Ebro (conocida popularmente como La Canadiense), encargada de poner en marcha los proyectos de electrificación. Asimismo, se iniciaba el proyecto ferroviario y, por tanto, también se creó la empresa Ferrocarrils de Catalunya, SA (FCC) y se compró a sus propietarios la compañía del Tren de Sarrià.

Con un equipo de trabajo extraordinario, formado por técnicos y personal tanto proveniente de la misma ciudad de Barcelona como de Estados Unidos, las obras se iniciaron en mayo de 1912, primero, con la construcción del túnel bajo Vallvidrera y, después, continuando con el resto de la línea.

La perforación del túnel sufrió importantes dificultades por las características del terreno y, cuando el túnel ya estaba casi terminado, el estallido de la Primera Guerra Mundial hizo que se detuvieran las obras. Y como las desgracias nunca vienen solas, el 7 de mayo de 1915 el doctor Pearson murió en el hundimiento de Lusitania cuando regresaba a Europa desde Canadá. Pero a pesar de los graves contratiempos, las obras se reanudaron y finalizaron con el montaje de las vías y las últimas pruebas del material móvil, en otoño de 1916.



Las obras del nuevo ferrocarril avanzaron con celeridad por todo el Vallès. Archivo FGC (1915).



Durante los primeros años 20, las obras ya habían llegado a la entrada de Sabadell. Archivo FGC (1920).

LA TRAVESÍA DE COLLSEROLA: EL TREN ELÉCTRICO LLEGA AL VALLÈS

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



La travesía de Collserola se materializó el 28 de noviembre de 1916 con la inauguración del primer tramo de los Ferrocarrils de Catalunya entre Barcelona y Les Planes. El tren inaugural, formado por tres automotores con los extremos decorados con banderas y flores, salió a las tres de la tarde de la estación de Plaça Catalunya y miles de personas presenciaron su paso por la ciudad. Quince minutos después llegó, entre aplausos, a la

estación de Sarrià, donde el vicario general de Barcelona, el doctor Cuitart, procedió a la bendición de la línea y el material móvil. El convoy continuó el viaje hasta Les Planes donde nuevamente fue recibido entre aplausos.

Un año después, el 26 de octubre de 1917, la línea llegó también hasta Sant Cugat del Vallès, donde dos automotores Brill llegaron hasta la nueva estación en un viaje especial desde Barcelona.



Uno de los primeros trenes, el día de la inauguración, en la estación de Les Planes. Arxiu FGC (28.11.1916).

Inauguración del ferrocarril en Sant Cugat del Vallès. Postal Roisin. Archivo Salmerón (26.10.1917).



De la misma forma, el 13 de septiembre de 1918 el tren eléctrico también llegó a Rubí. La jornada inaugural despertó una gran expectación entre la población y las calles y plazas aparecieron engalanadas para celebrar el evento, que finalizó con el descubrimiento de la placa con la que se dio nombre a la plaza Pearson.



Primeros viajes de los nuevos automotores en Rubí. Archivo Salmerón (1918).

1919: LOS FERROCARRILS DE CATALUNYA LLEGAN HASTA TERRASSA

La estación provisional de Terrassa. Archivo Salmerón (1919).



La llegada del nuevo ferrocarril eléctrico a Terrassa se produjo finalmente el 28 de diciembre de 1919, cuando entró en servicio la estación provisional situada en la entrada de la ciudad. Pese a la importancia de este hecho histórico para Terrassa y los municipios de los alrededores, la grave situación social que vivía el país debido a la inestabilidad política, las reivindicaciones laborales y el inicio de una huelga patronal que duró meses, impidieron la celebración del acto de inauguración. Por su parte, la estación definitiva estuvo terminada en 1921, momento en que entró en funcionamiento.



El nuevo edificio de viajeros de la estación de Terrassa durante los primeros años de servicio. Archivo FGC (c1921).

La nueva estación de Terrassa disponía de un gran edificio de viajeros. Archivo FGC (1926).



Así, tal y como había ido sucediendo en el resto de la línea, la llegada del nuevo tren eléctrico supondría el desarrollo de nuevos servicios urbanos vinculados a la electricidad. Además, las diversas localidades se transformaron en torno a los edificios de las estaciones, creando nuevos puntos de encuentro social y crecimiento económico.



Primeros años de servicio de la nueva estación. Archivo FGC (1926).

Últimas obras previas al inicio del servicio de la nueva estación de Sabadell. Archivo FGC (1922).



1 DE JUNIO DE 1922: LLEGA EL TREN ELÉCTRICO A SABADELL

La llegada del nuevo ferrocarril eléctrico a Sabadell se produjo finalmente el día 1 de junio de 1922, cuando llegó el primer tren desde Sant Cugat. La primera circulación fue recibida con gran alegría por los vecinos de Sabadell, que le esperaban desde hacía tres años, cuando el ferrocarril eléctrico había llegado a Terrassa.

En 1922 la línea empezó a prestar servicio únicamente hasta la estación situada en el barrio de Gràcia, mientras que la prolongación hasta el centro aún tardaría un poco más, dado que por presiones municipales esta tuvo que ser construida bajo tierra. Finalmente, la estación de Sabadell-Rambla fue inaugurada el día 21 de septiembre de 1925.

Este nuevo ferrocarril fue concebido como un reflejo del modelo de los clásicos trenes interurbanos estadounidenses, con líneas que enlazaban buena parte de las ciudades de Estados Unidos con las



El tren eléctrico a Sabadell, de los Ferrocarrils de Catalunya, se puso en servicio el 1 de junio de 1922 en medio de la expectación de los sabadellenses. Archivo Salmerón (01.06.1922).



La estación de Sabadell en los primeros años de explotación. Archivo FGC (c1922).

localidades cercanas. De hecho, los trenes que circularon por la línea, los conocidos Brill, eran idénticos a los que prestaban servicio en Estados Unidos, Canadá y Cuba y eran el único ejemplo de ese modelo que existió en Europa. El modelo también fue aplicado a nivel residencial, con la construcción de nuevas zonas de viviendas al estilo americano, servidas por el nuevo ferrocarril.



La estación de Sabadell en los primeros años de explotación. Archivo FGC (c1922).



La estación de Sabadell Rambla en sus primeros años de servicio. Archivo FGC (c1930).



La línea se prolongó hasta el centro de Sabadell mediante la construcción de un túnel bajo el casco urbano. Archivo FGC (1924).

Las prolongaciones hasta Sabadell y Terrassa representaron la consolidación del proyecto. Archivo FGC (c.1921).



DE LOS FELICES AÑOS VEINTE A LA GUERRA CIVIL

Paralelamente a estas inauguraciones, también entraron en servicio nuevas estaciones en la red: Les Fonts, La Floresta-Pearson o Bellaterra. Empezaba así una época dorada para los Ferrocarrils de Catalunya, en la que serían considerados la red suburbana más moderna de Europa. También fue entonces cuando se introdujo una nueva generación de trenes contruidos con carrocería metálica en los talleres de Sarrià (series 400 y 500).

Asimismo, el aumento del tráfico rodado en la ciudad de Barcelona hizo necesario el soterramiento de la línea a lo largo de la calle de Balmes y la estación de Plaça Catalunya, inaugurada en 1929 coincidiendo con la celebración de la Exposición Internacional de Barcelona, dedicada en esa ocasión principalmente a la luz ya los avances técnicos en el campo de la electricidad.



Los nuevos automotores de la serie 400 contruidos en los talleres de Sarrià representaron a una nueva generación de material móvil. Archivo FGC (1926).

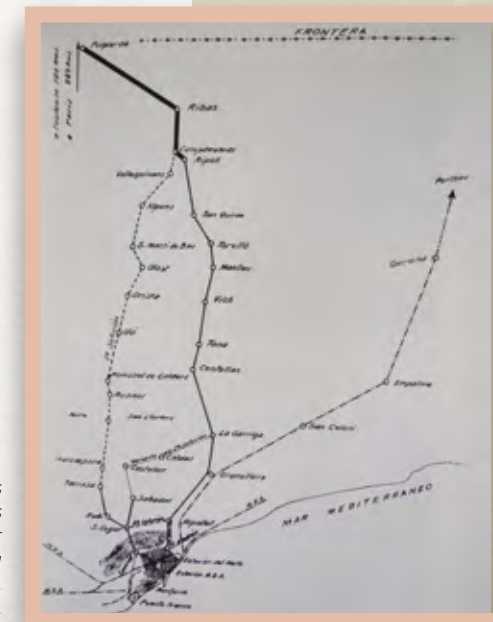


Los pueblos más importantes de la línea pronto experimentarían un crecimiento demográfico y urbanístico con la llegada del nuevo ferrocarril. Composición de trenes Brill en la estación de Rubí. Archivo FGC (c.1920).

La compañía también redactó otros muchos proyectos de ampliación, entre los que habría que destacar la voluntad de llegar hasta la frontera francesa, verdadero objetivo de Pearson y Montañés y que, de haberse llevado a cabo, habría implicado disponer ya en los años veinte de una conexión de ancho de vía internacional entre Barcelona y el resto del continente. Pero la crisis económica mundial de los años treinta y el estallido de la Guerra Civil frenaron todos los proyectos de la compañía..



La época dorada de los Ferrocarrils de Catalunya se vio interrumpida por la Guerra Civil, cuando la población utilizó las estaciones como refugio. Archivo FGC (c1930).



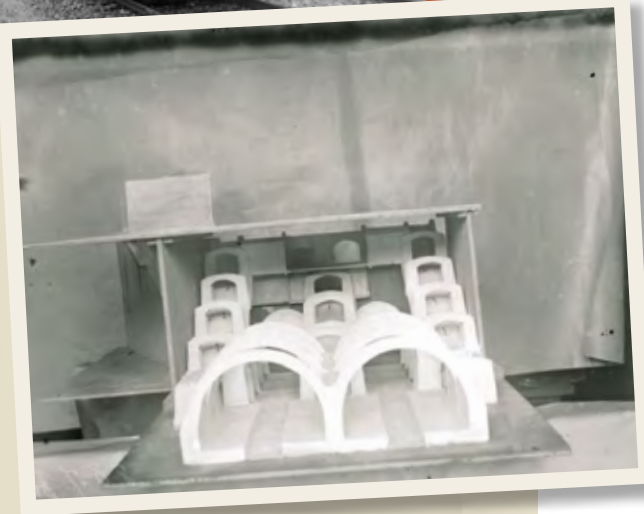
Mapa con las diferentes propuestas de los Ferrocarrils de Catalunya para conectar Barcelona con la frontera francesa y el resto de Europa. Archivo Salmerón (1926).

El material móvil de la línea siempre estuvo en cabeza en innovación, diseño y confort. Imágenes de los primeros automotores de la serie 400 Archivo FGC (1943).



DEL FERROCARRIL DE NUESTROS ABUELOS AL TREN DE NUESTRA INFANCIA

Terminada la Guerra Civil, el personal fue depurado y la explotación atravesó grandes dificultades, tanto por las restricciones eléctricas como por la falta de repuestos y material básico. Precisamente por eso es sorprendente el ambicioso programa de modernización que emprendió la compañía, que no tuvo ningún símil en Europa hasta pasados muchos años y que incluyó grandes renovaciones en las instalaciones, con la reconstrucción de todas las estaciones y vías, y, en el material móvil, con la construcción de unos nuevos trenes de diseño muy innovador (series 400", 500" y 600"), los popularmente conocidos como "ranas". Así, en los años cincuenta se vivió una nueva época de esplendor en la que los Ferrocarrils de Catalunya fueron los más avanzados de la Península Ibérica. La apertura de la nueva línea urbana de Avenida Tibidabo (1953) y el aumento de la población en el Vallès con la llegada de la inmigración determinaron unos años sesenta con un fuerte crecimiento del número de viajeros.



A finales de los años 40 la compañía ferroviaria inició un amplio programa de modernización que incluía proyectos de modernización, como la ampliación de Sabadell Rambla. Archivo FGC.



Las décadas de los cincuenta y los sesenta estuvieron marcadas por el gran aumento de población de todo el Vallès y por los nuevos trenes conocidos popularmente como "ranas". Archivo FGC (1957).

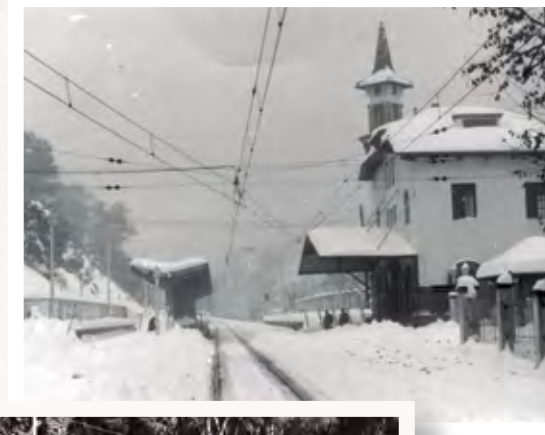
Sin embargo, en los años setenta estuvieron marcados por la degradación de la situación económica de la compañía, principalmente causada por malas decisiones del gobierno. Tras muchas dificultades y al no encontrarse soluciones, la compañía anunció el abandono del servicio a partir del 20 de junio de 1977. Tres días antes, por decisión del gobierno central, las líneas fueron transferidas al Estado y explotadas provisionalmente por FEVE. Empezaba una época de incertidumbre en la que el cierre de la red era una amenaza constante.

A principios de los años 70 el servicio de la línea se militarizó temporalmente debido a distintas huelgas y movilizaciones del personal, símbolo de la degradación económica y técnica de la compañía. Foto: Josep Masdeu - Archivo FGC (1977).



En los últimos años setenta todavía circulaban automotores Brill con carrocería metalizada. Foto Carlos Salmerón.

A lo largo de cien años la línea del Vallès se ha visto afectada de forma excepcional por algunas nevadas como las famosas de 1962. Imagen de la estación de Les Planes completamente nevada. Archivo FGC.



Un tren de la serie 400-500 en la entrada de Sabadell. Foto Carlos Salmerón (1980).



EL RENACIMIENTO DE LOS CATALANES: LA LLEGADA DE FGC

A partir de 1975, Cataluña experimentó un cambio de ciclo en el que recuperó la gestión de la red ferroviaria en un contexto de recuperación parcial de sus libertades nacionales. La nueva empresa, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, fue creada el 5 de septiembre de 1979, aunque la nueva Generalitat, reinstaurada en 1977, ya había recibido las competencias de esta en 1978.

El primer objetivo de la nueva empresa fue minimizar el preocupante estado del material y las instalaciones a través de un ambicioso plan de modernización que incluyó la llegada de los nuevos trenes de la serie 111 y la completa renovación de todas las estaciones y vías de la red.

Llegada de los primeros trenes serie 111 de FGC a la ciudad de Sabadell. Archivo FGC (1983).



Las unidades de tren serie 112 permitieron la puesta en funcionamiento del Metro del Vallès. Archivo FGC del Vallès. (1996).

Desde entonces, FGC ha cambiado todos sus modelos de gestión, ha adaptado la compañía al servicio de los clientes y ha experimentado un cambio sustancial en el sistema de explotación, con la puesta en servicio en 1996 del nuevo Metro del Vallès, que incluía la incorporación de una nueva generación de trenes (serie 112) y una importante mejora de las frecuencias.



Un tren del Metro del Vallès en la estación de Sabadell Rambla. Foto Juan C. Salmerón (2016).



Una unidad de la serie 111 atravesando la sierra de Collserola. Foto Juan C. Salmerón (2011).



Inauguración del nuevo Metro de Terrassa.
Foto Juan C. Salmerón (2015).



UN NUEVO CONCEPTO DE MOVILIDAD: LOS METROS DE TERRASSA Y SABADELL

En Terrassa y Sabadell, este nuevo estilo de gestión se materializó con la llegada del siglo XXI y la entrada en servicio de los llamados Metros de Terrassa y Sabadell: un total de 9,2 kilómetros de línea (4 en Terrassa y 5,2 en Sabadell) y ocho

nuevas estaciones, tres en Terrassa y cinco en Sabadell, que han mejorado considerablemente la movilidad de ambas ciudades, tanto internamente como con el resto de municipios de alrededor. En Terrassa, la ampliación del servicio fue inaugurada el día 29 de julio del año 2015 con la entrada en servicio de las nuevas estaciones de Vallparadís-Universitat, Terrassa Estació del Nord y Terrassa Nations Unides. Por su parte, en Sabadell, la línea fue inaugurada en dos fases: el día 12 de septiembre de 2016 hasta las nuevas estaciones de Can Feu Gràcia

y Sabadell Plaça Major, y el día 20 de julio de 2017 hasta La Creu Alta, Sabadell Nord y Sabadell Parc del Nord. Todas estas estaciones son además un ejemplo de integración y aprovechamiento de los espacios urbanos.

Gran expectación en las primeras horas de funcionamiento del nuevo Metro de Terrassa. Foto Juan C. Salmerón (2015).



Tren inaugural del nuevo Metro de Sabadell en la estación de Sabadell Plaça Major. Foto Juan C. Salmerón (2016).



Esta gran inversión, de más de 400 millones de euros en Terrassa y de más de 430 en Sabadell, ha supuesto también la mejora de la interconexión de los nuevos servicios con el resto de redes de transporte, como los servicios de Cercanías o autobuses urbanos que, así, permiten garantizar la movilidad en el conjunto de barrios de ambos municipios. Como hace cien años, el nuevo servicio de ferrocarriles fue recibido por los vecinos con mucha expectación, lo que demuestra el aumento de la demanda desde los primeros días de servicio.



Inauguración de la estación de Can Feu - Gràcia. Foto Juan C. Salmerón (2016).



Inauguración del Metro de Sabadell en la estación de La Creu Alta. Foto Juan C. Salmerón (2017).

Un tren de la nueva serie 115 de FGC.
Foto Juan C. Salmerón (2021).



CIEN AÑOS DESPUÉS: UN FERROCARRIL DEL SIGLO XXI

Cien años después de su viaje al Tibidabo, el espíritu de modernidad e innovación de Montañés y Pearson sigue vivo en el día a día de los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Los cambios que la red de los Ferrocarrils de

la Generalitat de Catalunya ha experimentado durante las últimas décadas son evidentes: la mayoría de estaciones e instalaciones han sido reformadas y, además, cada intervención se ha llevado a cabo teniendo un cuidado especial en la sostenibilidad y el estilo. Prueba de ello son las sucesivas menciones que han recibido en los prestigiosos premios Brunel, considerados como los premios Nobel de la ingeniería.

De la misma forma, la adaptación de las instalaciones a personas con movilidad reducida, la llegada de nuevas

generaciones de trenes modernos (series 113, 114 y 115) y la futura conexión de las dos redes barcelonesas a través de la nueva línea de Plaça



La gestión y operaciones de toda la red Barcelona-Vallès se encuentran ubicadas en el Centro de Operaciones de Rubí. Archivo FGC (2015).

Inauguración del nuevo Metro de Sabadell en la estación de Can Feu - Gràcia.
Foto Juan C. Salmerón (2016).



Espanya a Gràcia nos permitirá seguir viajando en una de las redes ferroviarias de referencia del siglo XXI.

La red de FGC ya puede considerarse la más variada del mundo, ya que dispone de líneas con cuatro anchos de vía (600, 1000, 1435 y 1668), dos cremalleras, cuatro funiculares, dos teleféricos y cinco estaciones de montaña.



La reforma de la estación de Provença es una de las últimas obras de modernización de FGC.
Foto Alba López (2019).

El nuevo túnel de FGC en Sabadell en la entrada de Can Feu. Foto Juan C. Salmerón (2022).

