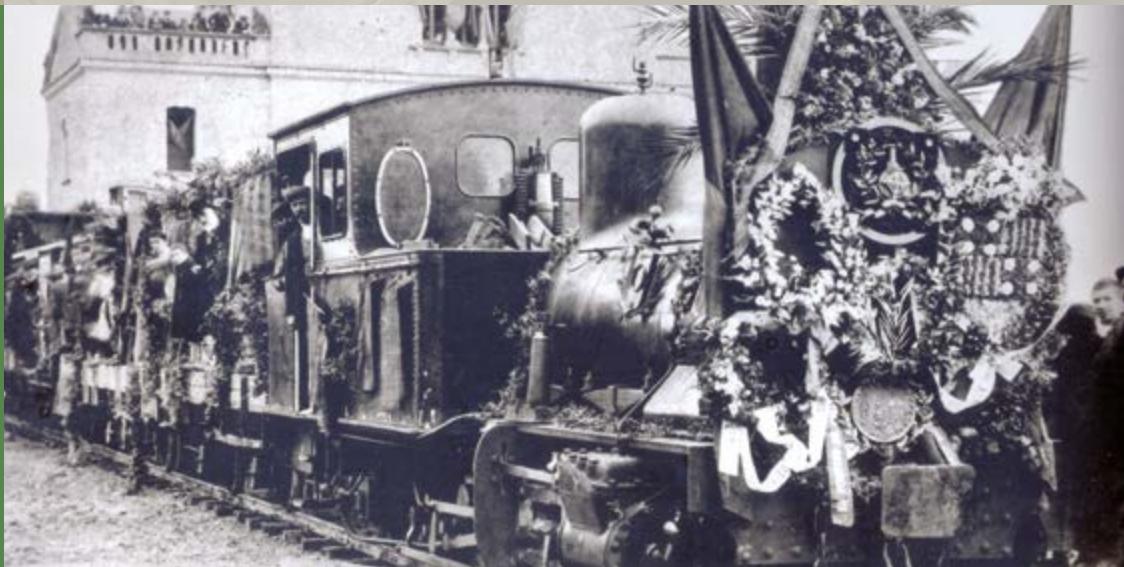


Joan Carles Salmeron i Fernández

Igalada Martorell

N.º 1893 - 2018

2



Igualada Martorell

ÍNDICE

PRÓLOGO. 125 AÑOS DE HISTORIA Y SEGUIMOS	pág. 4
LOS PRIMEROS PROYECTOS FERROVIARIOS EN IGUALADA	pág. 6
LA INAUGURACIÓN: ANOIA ROMPE SU AISLAMIENTO	pág. 8
EL NACIMIENTO DE LOS FERROCARRILES CATALANES	pág. 10
DE LA OSCURIDAD DE LA GUERRA A UNA ÉPOCA DE MODERNIZACIÓN	pág. 12
DEL DECLIVE AL ANUNCIO DE CIERRE	pág. 14
EL RENACIMIENTO DEL FERROCARRIL: LA LLEGADA DEL GOBIERNO DE LA GENERALITAT	pág. 16
UN METRO REGIONAL Y LOS RETOS DEL SIGLO XXI	pág. 18



CRÉDITOS

Primera edición: 2021
© de la edición: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Texto:
Joan Carles Salmeron Fernández

Redacción: Alba López Pérez

Fotografías:
Arxiu fotogràfic històric d'FGC
Terminus Centre d'Estudis del Transport
Arxiu Municipal d'Igualada

Coordinación: Núria Codina

Diseño de la colección:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Maquetación:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Impreso: Norprint

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida, ni en parte, ni en su totalidad, ni grabada en, o enviada por, un sistema de recuperación de información, por ningún medio ni por ninguna forma, sea mecánico, electrónico, fotoquímico, electroóptico, magnético, por fotocopia, o cualquier otro, sin el permiso previo y por escrito del editor.

Prólogo

125 Años de historia y seguimos

Celebramos hoy la conexión, hace 125 años, del ferrocarril entre Igualada y Martorell. Una infraestructura ferroviaria que mejoró sustancialmente las comunicaciones de la Catalunya central con Barcelona y a la vez dio el impulso que la industria de la zona requería para conectarse con la red principal del país y con el Puerto de Barcelona.

Sin embargo, a lo largo de sus 125 años de vida, la línea se ha tenido que enfrentar a retos importantes: desde la deficiente gestión de los primeros años de funcionamiento hasta el anuncio de cierre en plena

Transición. En 1977 el gobierno de España decidió cerrar la línea entre Igualada y Martorell. Las movilizaciones del país primero y la determinación del gobierno de Catalunya después salvaron la línea y con los años las inversiones de la Generalitat para mejorar la fiabilidad y calidad del servicio han mejorado el servicio hasta hoy con retos pendientes.

Esta mirada al pasado nos debe servir para espolearnos a seguir trabajando para implementar mejoras en un futuro no muy lejano. La conexión de la línea Anoia-Llobregat con la del Vallès, uniendo las estaciones de Plaça Espanya y Gràcia, la mejora de las estaciones y sus espacios de intercambio con otros modos de transporte, la reducción de tiempo de viaje y la mejora de la calidad de los entornos urbanos de los servicios ferroviarios son aspectos que forman parte de nuestras prioridades para los próximos años.

Mejorar la calidad de la movilidad de los ciudadanos de nuestro país es nuestra manera particular de contribuir a la mejora de la calidad del aire de nuestro entorno, mejorar la salud de la gente que vive en él, y a la vez luchar decididamente y con hechos contra el cambio climático.

Os invitamos, con esta publicación, a repasar la historia del popular ferrocarril, desde los primeros diseños y proyectos hasta los retos que el siglo XXI y las nuevas formas de movilidad nos interpelan hoy.

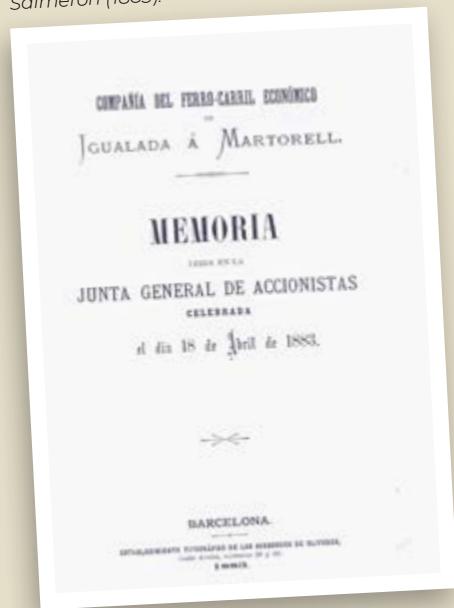
Ricard Font i Hereu

President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya





Memoria de la antigua compañía del Ferrocarril de Igualada a Martorell. Archivo Salmerón (1883).



Las primeras iniciativas para comunicar Anoia con la línea ferroviaria Barcelona-Martorell-Tarragona surgieron en 1852.

LOS PRIMEROS PROYECTOS FERROVIARIOS EN IGUALADA

A mediados del siglo XIX, la pujante industria textil de Igualada y las poblaciones de Anoia pusieron de manifiesto la necesidad de establecer nuevas vías de comunicación que permitieran dar salida a su producción. Las primeras iniciativas para conectar la zona con la línea ferroviaria Barcelona-Martorell-Tarragona surgieron en 1852, con los proyectos de conexión, primero, con Martorell y, más adelante, con Sant Sadurní d'Anoia.

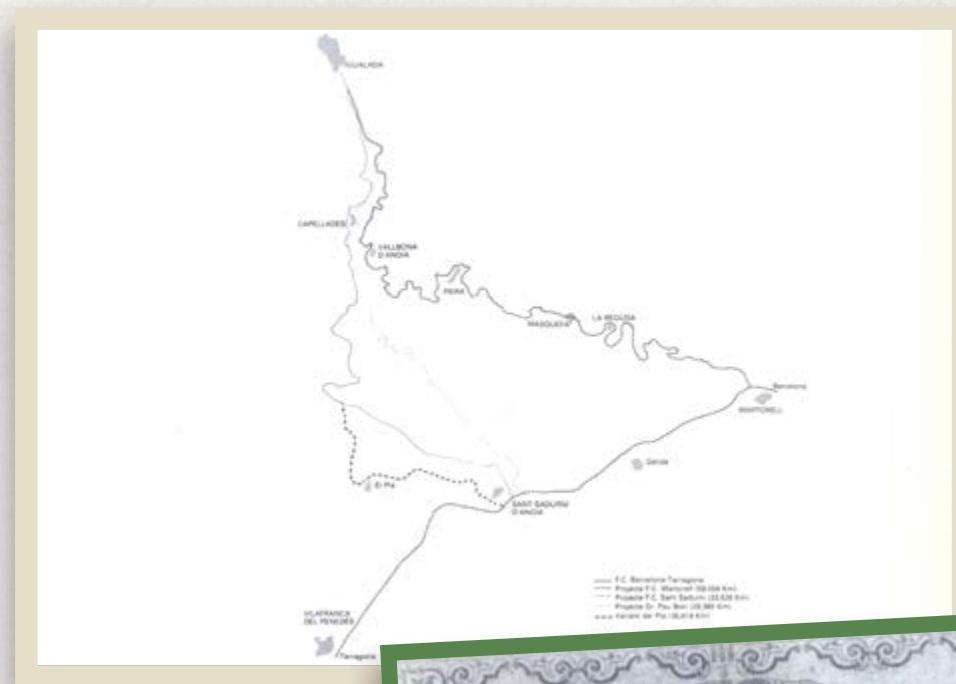
En 1865 se iniciaron las primeras obras en Igualada para llegar hasta Sant Sadurní, pero se detuvieron al cabo de pocos meses y la sociedad se disolvió. Más de una década después, en 1882, una nueva sociedad consiguió una nueva concesión para construir, en este caso, un ferrocarril de vía estrecha entre Igualada y Martorell. Muy pronto, las obras empezaron en Piera y Vallbona, pero en 1883, ante la falta de fondos, se detuvieron cuando ya se habían construido 15 km. Finalmente, el proyecto tiró adelante en 1890, cuando un grupo financiero belga adquirió los derechos de concesión y fundó la Compañía del Ferrocarril Central Catalán.

Las obras se retomaron con celeridad en 1891 y, poco después, en 1893 ya solo quedaba por finalizar la sección de entrada a Martorell.

Grabado que muestra los primeros trenes de pruebas de la línea. Archivo Salmerón (1893).



Mapa de los diferentes proyectos ferroviarios para comunicar Igualada con la línea de vía ancha Barcelona-Tarragona. Doc. Archivo Salmerón.



Billete de las antiguas diligencias que cubrían el servicio Igualada-Barcelona. Archivo Salmerón.



Una de las primitivas galeras que hacían el servicio entre Igualada y Barcelona. Archivo Salmerón.



Con la entrada en servicio del nuevo ferrocarril, la comarca de Anoia y, sobre todo, su industria consiguieron romper el tradicional aislamiento.

LA INAUGURACIÓN: ANOIA ROMPE SU AISLAMIENTO

El gran día llegó el 29 de julio de 1893, con la inauguración de la línea entre Martorell e Igualada. Tal y como explican las crónicas de la época, el convoy inaugural, en el que viajaban numerosas autoridades, llegó a una Igualada engalanada. Las campanas de toda la villa repicaron y una colosal tronada a lo largo de todo el paseo protagonizó los actos de celebración.

Con la entrada en servicio del nuevo ferrocarril, la comarca de Anoia y, sobre todo, su industria consiguieron romper el tradicional aislamiento. Desgraciadamente, este optimismo duró poco: la mala gestión del servicio pronto se tradujo en descarrilamientos, averías y retrasos que, en el caso de las mercancías, podían llegar a durar días.

Esta deficiente situación no se resolvió parcialmente hasta el año 1914, cuando empezaron a circular los servicios directos entre Igualada y Barcelona. Este hecho fue posible gracias a la conexión física que se hizo con la línea de vía estrecha entre Martorell y Barcelona, que se había construido hacía poco.

La locomotora «Igalada» fue la primera en circular por la línea. Archivo Salmerón (1893).



Convoy inaugural en la estación de Igualada. Archivo FGC (29.7.1893).



Un tren en la estación de Masquefa durante los primeros años de servicio. Archivo Salmerón (c. 1910).



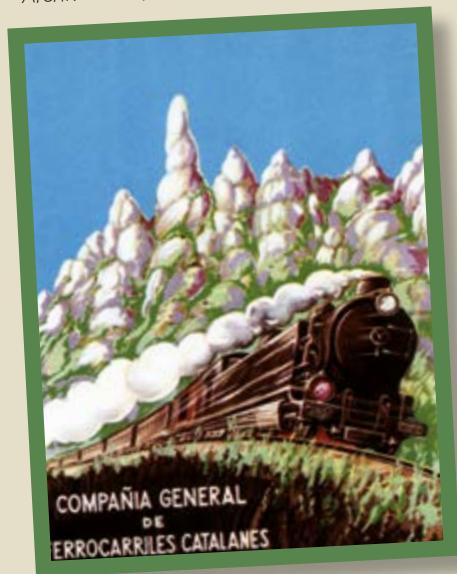
Imagen del personal de servicio del ferrocarril. Archivo FGC (1904).





Después de muchas negociaciones, en 1919 se fundó la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC).

Cartel publicitario de la nueva Compañía General de Ferrocarriles Catalanes. Archivo FGC (c.1930).



EL NACIMIENTO DE LOS FERROCARRILS CATALANS

A las puertas de la década de los años veinte del siglo XX, la idea de crear una gran red de vía estrecha que comunicase Barcelona con la Catalunya Central se materializó en la integración de las tres líneas existentes en la zona: Igualada-Martorell, Barcelona-Martorell y Manresa-Berga-Guardiola.

Este proceso estuvo, además, favorecido por el fin de la Primera Guerra Mundial, cuyas consecuencias habían llevado a las compañías, las tres de capital belga, a una situación económica delicada. Así, después de muchas negociaciones, en 1919 se fundó la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC).

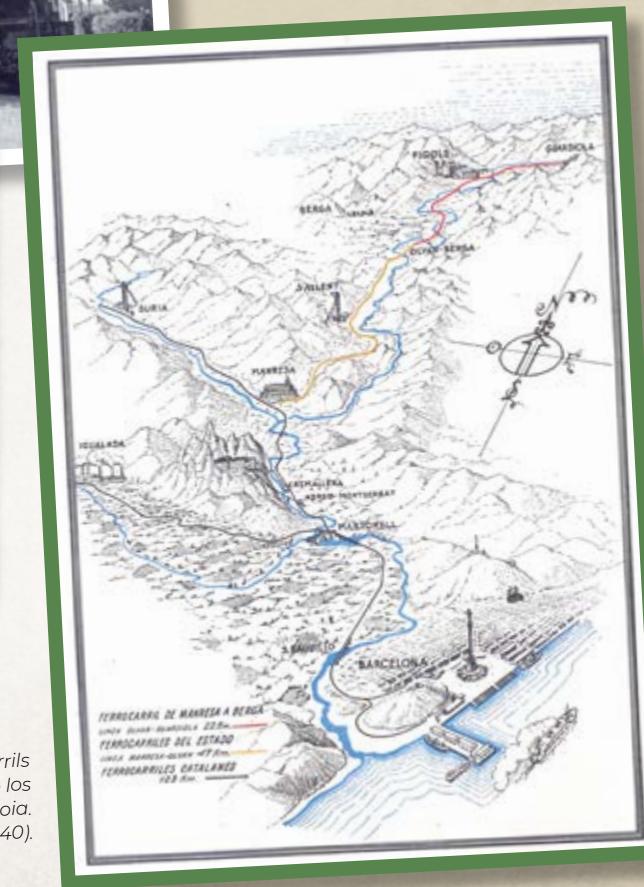
Con la creación de los Ferrocarrils Catalans se inició una nueva etapa para la explotación de estos ferrocarriles, con la unificación del material móvil, la adquisición de potentes locomotoras y vagones de gran capacidad y la construcción de la línea entre Martorell y Manresa y del ramal al Puerto de Barcelona. De esta manera, con la finalización del tramo entre Martorell y Manresa, en 1924, los Ferrocarrils Catalans se convirtieron finalmente en la gran red de vía estrecha de Catalunya siguiendo el curso de los ríos Llobregat y Anoia y llegando al mar y al Puerto de Barcelona.



Un tren realizando el servicio directo entre Igualada y Barcelona. Foto L. G. Marshall. Archivo Salmerón (1957).



Panorámica de la estación de Martorell-Central, donde se situaban los talleres de mantenimiento. Archivo Salmerón (c.1960).



La red de los Ferrocarrils Catalans seguía el curso de los ríos Llobregat y Anoia. Archivo Salmerón (c.1940).



Uno de los primeros automotores diésel de la línea, con los que llegó la modernización, con Montserrat al fondo. Archivo Salmerón (1959).

DE LA OSCURIDAD DE LA GUERRA A UNA ÉPOCA DE MODERNIZACIÓN

El estallido de la Guerra Civil provocó importantes pérdidas humanas y materiales a lo largo de toda la red. La contienda no solo detuvo el crecimiento de la compañía, sino que, además, la voladura de puentes y la destrucción de infraestructuras la sumergieron en una larga etapa de recuperación.

Sin embargo, una vez superada la dura posguerra, durante la década de los años cincuenta la compañía vivió una nueva etapa de crecimiento. Así, los Ferrocarrils Catalans iniciaron un proceso de modernización y renovación del parque móvil y de las instalaciones. En la línea de Martorell a Igualada, este proceso se vio reflejado en la adquisición de nuevos automotores diésel, que permitieron retirar las clásicas locomotoras de vapor, así como en la renovación del conjunto de estaciones y apeaderos de la línea.

Durante los años sesenta, ante la creciente motorización de la sociedad, la compañía impulsó la implantación de nuevos servicios más rápidos y la formación de nuevos convoyes compuestos por las nuevas locomotoras y coches de viajeros metalizados.

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.



Las consecuencias de la posguerra pusieron de manifiesto el estado de las instalaciones. Archivo FGC (c.1950).



Inauguración de los nuevos automotores diésel Ferrostaal en la estación de Igualada. Archivo FGC (10.2.1959).



La estación de Piera a mediados de los años 60. Archivo Salmerón (c.1960).



Composición de locomotora diésel con coches de viajeros para circular los días de más demanda. Archivo FGC (c.1965).



Imagen paradigmática de la degradación de la línea a principios de los años 70. Archivo Salmerón (1978).

Durante la década de los 70 se planificó la clausura de buena parte de la red de los Ferrocarrils Catalans, pero la reacción popular frenó la ejecución de los cierres.

DEL DECLIVE AL ANUNCIO DE CIERRE

La llegada de la década de los años setenta fue tan nefasta para los Ferrocarrils Catalans como lo fue para el resto de ferrocarriles de Catalunya. La dura competencia del transporte por carretera, las políticas tarifarias marcadas por el gobierno de España y el aumento de los gastos de explotación, entre otros, hundieron económicamente la compañía. Así, antes de la quiebra definitiva de la empresa, en 1977 el ente estatal Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) se hizo cargo de la propiedad y la explotación de la red.

Con las líneas de Olvan a Guardiola y de Manresa a Olvan cerradas desde los años 1972 y 1973, respectivamente, las primeras decisiones que tomó FEVE siguieron la política de cierres. De esta manera, se planificó la clausura por fases de varias de las líneas de los Ferrocarrils Catalans: en primer lugar, la Martorell-Igualada y, posteriormente, la línea de Martorell a Manresa y el tramo de Hospitalet a Plaça Espanya. Afortunadamente, la inmediata reacción popular, las continuas protestas y, especialmente, la multitudinaria manifestación que tuvo lugar en diferentes puntos de Anoia el 7 de mayo de 1977 frenaron la ejecución de los cierres por parte del gobierno de España.



Inauguración del apeadero de Can Parellada. Archivo FGC (1971).

Automotor M.A.N. en la estación de Sant Esteve de Sesrovires. Archivo FGC (1978).



A pesar del decadente estado de las instalaciones, el tren seguía siendo un elemento fundamental para la movilidad de Anoia. Archivo FGC (1978).

Movilización de la población de la comarca en contra del cierre de la línea. Foto F. Marcet (1977).





Con la llegada de la nueva compañía FGC se inició una etapa de modernización del material móvil y las instalaciones. Archivo FGC (1983).

EL RENACIMIENTO DEL FERROCARRIL: LA LLEGADA DEL GOBIERNO DE LA GENERALITAT

Los tiempos de indefinición para los Ferrocarrils Catalans finalizaron cuando la Generalitat de Catalunya, reinstaurada recientemente, asumió la transferencia de las redes de vía estrecha del país. De hecho, este fue uno de los primeros traspasos que recibió el gobierno de Catalunya. Por eso, muy pronto se impulsó la creación de una nueva compañía ferroviaria catalana, que nació el 5 de septiembre de 1979 con el nombre de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

La primera decisión de la nueva empresa pública fue dirigida a garantizar la seguridad de las circulaciones, dado el mal estado en el que se encontraban tanto el material móvil como las instalaciones. A continuación, FGC definió un ambicioso plan de modernización destinado a reconstruir el conjunto de las vías y las estaciones, así como a renovar todo el material móvil. En la línea Martorell-Igualada, las primeras muestras de este plan se materializaron en mejoras en la infraestructura,

La primera decisión de la nueva empresa pública FGC fue definir un ambicioso plan de modernización.

la renovación de las estaciones que se encontraban en peor estado y la modernización de los clásicos automotores diésel.



Durante los años 80 se trabajó en la supresión de la mayoría de pasos a nivel. Archivo FGC (1984).

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



Imagen paradigmática de los nuevos tiempos de renovación: uno de los trenes diésel modernizados atravesando el puente de Piera, en proceso de renovación. Archivo FGC (1996).

Uno de los trenes modernizados en la salida de Martorell-Enlace. Foto Joan C. Salmerón (1996).



UN METRO REGIONAL Y LOS RETOS DEL SIGLO XXI

En todo caso, la verdadera transformación desde el arcaico ferrocarril hasta el moderno metro regional que es hoy llegó a finales de la década de los años noventa. La electrificación de la línea, la modernización de la práctica totalidad de las estaciones y la llegada de los nuevos trenes eléctricos de la serie 213 permitieron implantar los nuevos servicios de metros comarcales que circulan con horarios cadenciados y hacen posible la mejora de la calidad del servicio. La importancia de la implementación del nuevo concepto de transporte en Anoia y el Baix Llobregat, así como de las inversiones hechas, se reflejó en los actos de inauguración y presentación del 3 de noviembre de 1998.

Aunque la fisonomía de la actual red Llobregat-Anoia de FGC tiene poco que ver con la de los antiguos Ferrocarrils Catalans, la llegada del siglo XXI y las exigencias en materia de movilidad sostenible que impone la nueva sociedad representan nuevos retos para la línea. La mejora de la conexión de las redes con el prolongamiento de Plaça Espanya a Gràcia, la reducción de los tiempos de viaje y la continua mejora y adaptación del material móvil son los principales objetivos de un ferrocarril que busca ofrecer cada día un mejor servicio al viajero.



Relieve generacional del material móvil de la línea Martorell-Igualada gracias a la llegada de los nuevos trenes eléctricos. Archivo FGC (1999).

La llegada del siglo XXI y las exigencias en materia de movilidad sostenible que impone la nueva sociedad representan nuevos retos para la línea.



Una locomotora diésel remolcando el primer tren eléctrico que llegaba a la estación de Igualada. Archivo FGC (1998).



Imagen icónica de la historia de la línea con una de las clásicas locomotoras de vapor y una nueva unidad eléctrica. Archivo FGC (1999).



Acto inaugural de la electrificación de la línea. Archivo FGC (1999).



Una unidad 213 prestando servicio durante un frío día de invierno. Foto Joan C. Salmerón FGC (2016).



ANY EUROPEU
DEL FERROCARRIL **2021**

