

Joan Carles Salmerón i Fernández

FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Cuarenta años de crecimiento

1979 - 2019

Núm.:

3



FGC

40 años de crecimiento

ÍNDICE

PRÓLOGOS	pág. 4
LOS ORÍGENES DE LA RED FERROVIARIA DE FGC	pág. 6
LA ÉPOCA DE LA DECADENCIA Y LOS CIERRES	pág. 8
1979. NACE FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA	pág. 10
LAS UT 111. LOS PRIMEROS TRENES DE FGC	pág. 12
LA MODERNIZACIÓN DE LOS CATALANES	pág. 14
NIEVE Y MONTAÑA. EL CREMALLERA DE NÚRIA	pág. 16
DEL METRO DEL VALLÈS AL METRO DEL BAIX LLOBREGAT	pág. 19
UNA COMPAÑÍA DE FUNICULARES	pág. 20
LAS ESTACIONES DE ESQUÍ. COMPETICIÓN Y TURISMO	pág. 22
EL NUEVO CREMALLERA DE MONTSERRAT	pág. 24
EL TREN DEL CIMENT	pág. 26
EL CRECIMIENTO DE TURISMO Y MONTAÑA	pág. 27
DE LLEIDA A LA POBLA. UNA NUEVA MOVILIDAD REGIONAL	pág. 29
PRESENTE Y FUTURO DE UNA RED FERROVIARIA INNOVADORA	pág. 30



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

Coordinación: Núria Codina

Diseño de la colección:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Maquetación:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Impreso: Norprint

ISBN: 978-84-949102-1-0
DL: B-5921-2019

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.

Prólogos

Comprometidos y preparados para el futuro

El futur de les nostres ciutats, del nostre país i del nostre planeta va íntimament lligat a tenir uns territoris ben connectats. Unes connexions, a més, que han de ser sostenibles, perquè ens juguem la salut i

el benestar de la gent. L'aposta pel transport públic de qualitat, com el que presta Ferrocarrils de la Generalitat, n'és la garantia. Fa 40 anys que es manté el compromís d'aquesta empresa pública i dia a dia es referma amb nous reptes.

FGC és avui una companyia petita en dimensions, si la comparem amb altres grans empreses de transport europees com SNCF o Deutsche Bahn. Tanmateix, compta amb prestigi arreu del món. Per la seva ambició, per la seva innovació, per la seva puntualitat, pels seus treballadors i per la seva vocació de servei. També per la seva capacitat de generar riquesa i oportunitats als territoris on opera, siguin les àrees metropolitanes o els territoris de muntanya.

Commemorar aquests 40 anys és per a nosaltres l'oportunitat de renovar el compromís fundacional de la companyia, amb el país i amb la seva gent. Tornem a viure un moment d'excepció política, com el de 1979, però també és moment de mirar al futur i de proposar-nos nous reptes com a empresa, com sempre hem fet. Nous reptes que volem assumir en complicitat amb el país, amb el seu Govern i amb l'equip 1901.

Damià Calvet i Valera
Conseller de Territori i Sostenibilitat



El equipo 1901

Ferrocarrils es una historia de éxitos compartidos, de superación ante situaciones adversas con esfuerzo, dedicación, mirada amplia y mentalidad abierta.

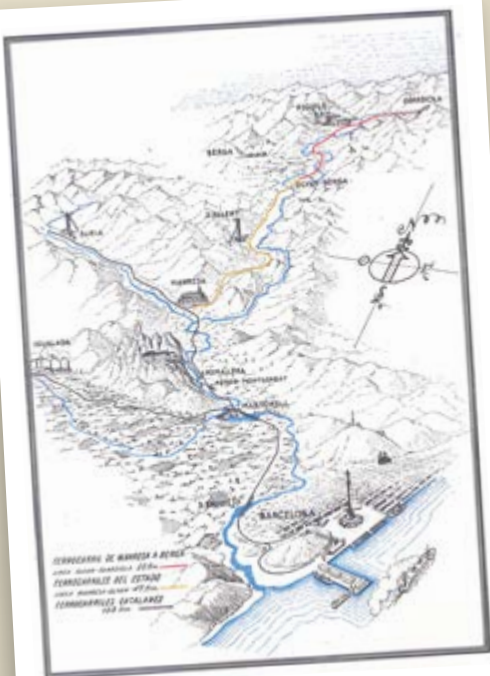
El Estado tenía en situación precaria la línea entre Barcelona y el Vallès y la del ferrocarril que, desde Plaça Espanya, seguía el curso del Llobregat. Quería cerrar la línea del Llobregat en los tramos de Igualada y Manresa a Martorell, y el de Hospitalet a Plaça Espanya. Hace cuatro décadas, las movilizaciones populares evitaron estos cierres. En 1979, el gobierno creó la primera empresa pública de la Generalitat restaurada: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. FGC asumía una red en quiebra, antigua y con un déficit notable de inversiones y empezaba a invertir dinero para hacer una red ferroviaria fiable, modernizarla, para prestar un servicio fiable. Más tarde, se añadieron Montserrat, Núria y La Molina: empezaba la historia montañesa de FGC. Posteriormente se añadiría la línea Lleida-La Pobla de Segur, que el Estado también quería cerrar y, en plena crisis económica, se asumieron las estaciones de montaña del Pallars y de la Vall de Camprodon.

40 años de credibilidad con la mirada puesta en los retos del futuro: cambio climático, mejora de la calidad del aire, revolución tecnológica y la globalización como un fenómeno del cambio de escala.

Ahora trabajamos para unir las líneas Llobregat y Vallès, ofrecer servicios en el Camp de Tarragona, conectar Barcelona con el aeropuerto del Prat, operar servicios de alta velocidad entre Catalunya, Perpinyà, Montpellier y Tolosa. Queremos ser el operador ferroviario del país. Con el equipo 1901 lo seremos.

Ricard Font i Hereu
President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

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



LOS ORÍGENES DE LA RED FERROVIARIA DE FGC

El ferrocarril va arribar a Catalunya a mitjan segle XIX de la mà del creixement industrial i social que s'estenia arreu del territori. L'any 1863 es va inaugurar el Tren de Sarrià, la primera línia vinculada al que és avui la xarxa d'FGC. Aquest tren, que unia Barcelona amb l'encara vila de Sarrià, es pot considerar el segon ferrocarril metropolità del món, després del metro de Londres, que havia estat inaugurat pocs mesos abans. De la mateixa manera, a partir de l'any 1885, quan es va posar en servei el primer tram de la línia entre Manresa i Berga, van començar a créixer les línies de ferrocarrils secundaris, popularment coneguts com a "carrilets", per tota la Catalunya Central i Barcelona.

L'aprofitament dels recursos hídrics i l'arribada de l'electricitat van motivar, arribat el segle XX, la construcció d'una gran xarxa de ferrocarril suburbà que es va estendre pel Vallès a partir del Tren de Sarrià. Així va néixer la nova companyia dels Ferrocarrils de Catalunya. Per la seva part, a partir de l'any 1919, les diferents línies de carrilets de la conca del Llobregat van unificar-se formant la xarxa dels Ferrocarrils Catalans. Ambdues companyies van destacar des del principi per la seva eficiència i la modernitat del seu material mòbil.

La locomotora núm. 6 del Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga en la estación de Guardiola. Archivo FGC (c1905).



Uno de los clásicos trenes de Sarrià en la estación de Plaça Catalunya. Archivo Catalunya. Archivo FGC (c1890).



La locomotora núm. 6 del Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga a l'estació de Guardiola. Arxiu FGC (c1905).



Un automotor Brill realitzant un dels primers viatges sota la Serra de Collserola. Arxiu FGC (1916).





Último tren de la línea Manresa-Olván.
Foto Carles Salmerón (1973).

LA ÉPOCA DE LA DECADENCIA Y LOS CIERRES

Les xarxes ferroviàries de Catalunya van sobreviure a la dura postguerra, que va estar marcada per la manca de recursos i subministraments bàsics, i, fins i tot, van engegar diferents processos de modernització durant la dècada dels cinquanta. Tanmateix, gairebé no sobreviuen als anys setanta. La paralització de les inversions, l'augment de les despeses d'explotació i les polítiques tarifàries imposades des del Govern Central van portar ambdues companyies a un greu estat de degradació i decadència que les abocava al tancament.

A la conca del Llobregat, la línia entre Manresa i Guardiola va ser clausurada entre 1972 i 1973 i la resta de la xarxa va ser transferida a l'empresa estatal Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) l'any 1977. La nova gestora va dissenyar un contundent programa de tancament que incloïa les línies de Martorell a Igualada i Manresa i la secció de L'Hospitalet a Plaça d'Espanya, que es van salvar gràcies a la forta reacció popular.

El mateix any 1977, FEVE també va fer-se càrrec de la gestió de la xarxa dels Ferrocarrils de Catalunya, només tres dies abans de la clausura total del servei anunciat per la companyia. Començaven llavors temps d'indefinió en què la nova administració gestora també es va plantejar la possibilitat del tancament parcial o total de la xarxa.



A finales de los años setenta todavía circulaban automotores Brill con carrocería metalizada. Foto Carles Salmerón.

La estación de Sant Boi en los últimos años de la dictadura franquista. Archivo FGC (1975).



Movilizaciones populares para evitar el cierre de las líneas.
Foto F. Marcet (1977).



Dadas las múltiples vagas del personal, el servicio llegó a ser militarizado durante los años setenta. Foto Josep Masdeu. Archivo FGC (1977).



1979 NACE FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

La nueva compañía pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) nació el 5 de septiembre de 1979 y enseguida asumió la gestión de las redes de vía estrecha del país gestionadas por FEVE. Se puede decir que el proceso de transferencia había empezado en 1975, con el inicio del nuevo ciclo político y la recuperación parcial de las libertades nacionales. De hecho, una vez reinstaurada en 1977, una de las primeras medidas que adoptó la Generalitat de Catalunya fue asumir el traspaso de las redes ferroviarias, que se hizo efectivo el 28 de julio de 1978.

El degradado estado del material y de las instalaciones que encontraron los nuevos gestores, que en determinados casos llegaban a puntos inverosímiles, determinó como prioridad garantizar la seguridad de las circulaciones. A continuación, se inició el diseño de un programa de inversiones que permitiera devolver a las redes los niveles de calidad que las habían caracterizado. Pero, posiblemente, el factor más importante que introdujo la nueva compañía fue el profundo cambio de mentalidad que se extendió por todas las capas de la empresa, gracias al que, en pocos años, la clásica compañía de ferrocarril secundario se convirtió en una moderna empresa pública donde prevalecen la innovación y la calidad del servicio.

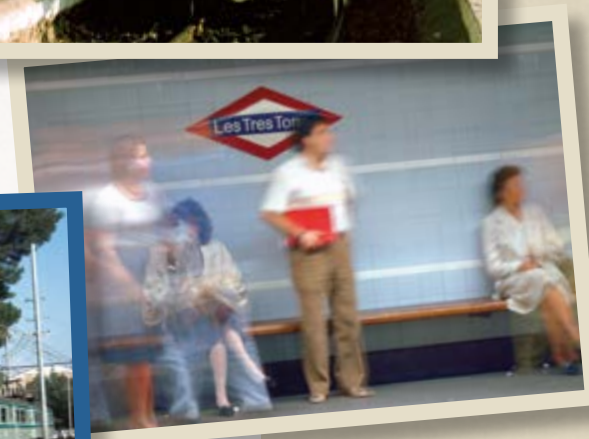


Decreto del 5 de septiembre de 1979 para la creación de FGC como empresa pública de la Generalitat de Catalunya.

Automotor diésel MAN durante el primer viaje del presidente Tarradellas. Archivo FGC (1979).



Las estaciones recuperaron los nombres en catalán en su imagen y rotulación. Archivo FGC (1982).



Un tren de la serie 400/500 circulando por Sant Cugat. Archivo FGC (c1982).



Un grupo de escolares, en los primeros años de FGC, en la estación de Les Planes. Archivo FGC (c1985).

Nuevo material de mantenimiento y renovación de vías en la estación de Rubí. Archivo FGC (1982).



LAS UT 111 LOS PRIMEROS TRENES DE FGC

En la red Barcelona-Vallès, donde todavía circulaban recarrozados algunos de los trenes Brill originales de la línea, FGC llevó a cabo durante la década de los ochenta un ambicioso plan de modernización que contemplaba tanto la completa reconstrucción de las vías y las instalaciones, como la renovación del material móvil.

Este plan se materializó con la llegada en 1983 del primer tren eléctrico de la nueva serie 111, que estuvo formada por 20 unidades de tren. Esta nueva generación representó una verdadera ruptura con la tradición y las prácticas de la línea y permitió la introducción de nuevas tecnologías y la sustitución de buena parte del material clásico.



Nou material de manteniment i renovació de vies a l'estació de Rubí. Arxiu FGC (1982).



La llegada de los nuevos trenes 111 permitió la retirada de los trenes más antiguos. Archivo FGC.

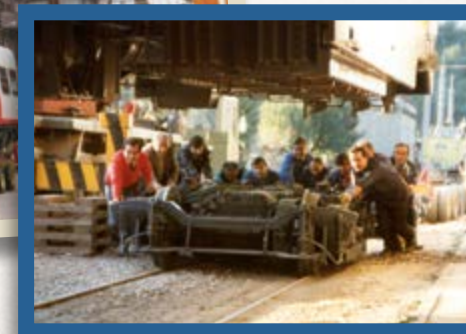
Además, el programa de inversiones también incluyó importantes actuaciones sobre las infraestructuras como la construcción de una nueva línea en el campus de Bellaterra de la Universidad Autónoma (1984), el soterramiento del tren en Terrassa (1987), la modernización de todas las estaciones, la duplicación de vía de los tramos de Sant Cugat a Sabadell y Terrassa (1985-1993), la puesta en servicio del Control de Tráfico Centralizado (CTC) de Sarrià o la introducción de modernos sistemas de control como el ATP. De esta manera, a principios de la década de los noventa la red ya se había convertido en un ejemplo de tren suburbano de vanguardia y moderno.



Llegada a los talleres de Sarrià de las unidades 111. Foto Carles Salmerón (1983).



Espectacular traslado de la primera unidad de la serie 111 por el centro de Barcelona. Archivo FGC (1983).



Las nuevas generaciones de personal ayudaron al renacimiento de las redes ferroviarias. Archivo FGC.

El servicio de mercancías fue modernizado con locomotoras diésel de gran potencia. Archivo FGC (1995).



LA MODERNIZACIÓN DE LOS CATALANES

Por su parte, en la red de los Ferrocarrils Catalans, o Llobregat-Anoia, FGC también puso en marcha un completo plan de renovación que contemplaba una serie de actuaciones para la modernización de los trenes y las estaciones que, en algunos casos como el de la línea entre Martorell e Igualada, adoptaban un carácter de urgencia por el estado de la infraestructura.

Así, durante la década de los ochenta se llevó a cabo el soterramiento de la línea entre Sant Boi y Barcelona (1985-1987); la entrada en servicio de las nuevas líneas de mercancías del Puerto de Barcelona (1985), de Santpedor a Sallent (1985) y la variante de la línea de Súria (1996); la modernización de todas las vías y estaciones de la red; la reconstrucción de la práctica totalidad de los puentes; la electrificación de la línea entre Monistrol y Manresa; y la implementación de nuevos sistemas de señalización y comunicaciones.

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



Los trabajos de renovación de vía, como en la línea de Martorell a Igualada, fueron una de las primeras prioridades de la compañía. Archivo FGC (1982).

En cuanto al material móvil, también se decidió la completa renovación del parque que todavía estaba formado por automotores y locomotoras de los años cincuenta y sesenta. De esta manera, se adquirieron diez nuevas unidades de la serie 211, se modernizaron los automotores de las series 3 000 y 5 000 y, para el transporte de mercancías, se compraron tres nuevas locomotoras de gran potencia y una nueva flota de vagones.

Obras de construcción de la variante de Sant Andreu de la Barca. Archivo FGC (c1992).



Las líneas de mercancías fueron renovadas con nuevos trazados y material móvil. Archivo FGC (1985).



Una unidad de la serie 211 bajo el macizo de Montserrat. Archivo FGC (1989).

NIEVE Y MONTAÑA EL CREMALLERA DE NÚRIA

En 1986, con la integración del Cremallera de Núria en la estructura de la compañía, FGC dio el primer paso para convertirse en una de las empresas ferroviarias más variadas del mundo, dado que no solo incorporaba la gestión de un nuevo medio de transporte, sino de un tipo de servicio diferente vinculado al turismo y a los deportes de montaña.

El Cremallera de Núria, el único medio de transporte que llega hasta la Vall del mismo nombre, fue construido por la compañía Ferrocarrils de Muntanya a Grans Pendents (FMGP) a finales de los años veinte y fue inaugurado el 22 de marzo de 1931. La línea pasó a depender de la Generalitat de Catalunya en 1982 y, en seguida, fue sometida a un amplio proceso de modernización que culminó con su integración a la red de FGC. La renovación del cremallera incluyó acciones como la puesta en servicio de tres nuevos automotores, la modernización de las locomotoras y los coches de viajeros, la construcción de los talleres de Ribes-Vila o la sustitución de las vías.

Finalmente, la integración del Cremallera de Núria también supuso la incorporación a FGC de las diferentes instalaciones de esquí de las estaciones de Vall de Núria y La Molina, además de los funiculares de Montserrat.



Limpieza de la vía del Cremallera de Núria. Archivo FGC (1983).



Primeros viajes de los nuevos automotores SLM en la estación de Queralbs. Archivo FGC (1985).



Nuevos talleres del Cremallera de Núria en la estación de Ribes-Vila. Archivo FGC (1986).



Limpieza de vía en la estación de Núria. Archivo FGC (1996).



Uno de los clásicos Cremallera de Núria a su llegada al santuario. Foto Carles Salmerón (1984).

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

EL METRO DEL VALLÈS AL METRO DEL BAIX LLOBREGAT

A mediados de los años noventa las redes de FGC empezaron una nueva etapa con la entrada en servicio del Metro del Vallès el 25 de junio de 1996 y del Metro del Baix Llobregat el 3 de noviembre de 1998. Los nuevos servicios representaron un cambio sustancial en el sistema de explotación de las redes, posiblemente el más importante desde su inauguración, ya que estableció un horario con una elevada frecuencia de paso en todas las líneas.

La puesta en marcha de los nuevos servicios fue posible gracias a una serie de actuaciones entre las que destaca la adquisición de las 63 nuevas unidades eléctricas de las series 112 y 213. De la misma manera, también se construyeron los nuevos talleres y depósitos de Rubí, el denominado Centro Operativo de Rubí (COR), que a partir del año 1994 se convirtió en los talleres centrales de la compañía.

El Metro del Vallès y del Baix Llobregat muy pronto alcanzaron unos resultados muy exitosos y ya durante el primer año de funcionamiento aumentaron en dos millones el número de pasajeros. En todo caso, el incremento de viajeros más notable tuvo lugar poco después, gracias a la progresiva integración tarifaria de las líneas de FGC en la red integrada de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM) a partir de 1998.



Dos unidades 112 en la estación de Les Planes. Archivo FGC (1996).



La estación de Les Planes. Archivo FGC (1996).



Inauguración de la electrificación de la línea Martorell-Igualada. Archivo FGC (1999).



Nueva imagen corporativa del Metro del Vallès. Archivo FGC (1996).



UNA COMPAÑÍA DE FUNICULARES

A las puertas del siglo XXI, FGC disponía de una serie de instalaciones de transporte por cable, funiculares y teleféricos, que aunque ofrecían un buen y renovado servicio fueron sometidos a un proceso completo de modernización.

En 1998 el Funicular de Vallvidrera, que fue construido por la misma compañía del Tren de Sarrià en 1906, fue renovado con nueva maquinaria y vehículos para ser integrado dentro del nuevo servicio del Metro del Vallès. Por su lado, los funiculares de la Santa Cova y Sant Joan, ambos ubicados en la montaña de Montserrat e incorporados bajo la gestión de la compañía junto con el Cremallera de Núria en 1986, también fueron objeto de una completa modernización. El de Sant Joan, inaugurado en 1918, fue dotado de nuevas carrocerías en 1997 y de nuevos vehículos y maquinaria en 2015 y 2016. El Funicular de la Santa Cova, en funcionamiento desde 1929, fue recarrozado en 2001.

En la villa de Gelida, el funicular que une el municipio con la estación del ferrocarril, una línea inaugurada en 1924 y gestionada por FGC desde el año 1980, fue completamente modernizado en 1982 y 2019. Finalmente, en la Vall de Núria, el antiguo Funicular del Hotel Puigmal fue sustituido por un teleférico pulsé en 1988.

*El Funicular de Sant Joan.
Archivo FGC (1997).*



*El nuevo Funicular de
Sant Joan. Foto Joan C.
Salmerón (2016).*



*El nuevo Funicular de
Vallvidrera. Foto Joan C.
Salmerón (2013).*



*El Funicular
de Gelida.
Archivo FGC.*



*El Funicular de la Santa Cova.
Archivo FGC (2004).*





Máquinas pisanieves en las pistas de La Molina. Archivo FGC (1999).

Las estaciones de esquí siempre han acogido importantes eventos deportivos. Archivo FGC.



LES ESTACIONES D'ESQUÍ COMPETICIÓ I TURISME

A finales de los años 90, la necesidad de ofrecer un gran dominio esquiable que pudiera competir con las principales estaciones de esquí de Europa motivó la planificación de nuevas instalaciones y remontadores en La Molina. La principal actuación consistió en la construcción y puesta en servicio del Telecabina de La Molina, en 1999, que, conjuntamente con el acuerdo alcanzado con la vecina estación de Masella, permite a los esquiadores descender por las pistas de ambas estaciones bajo la marca de Alp 2 500. De la misma manera, a partir del año 2000, La Molina amplió también la oferta de actividades complementarias de verano, como el ocio alrededor del nuevo lago, y de invierno, como el circuito de trineos de perros o de raquetas de nieve. Se trata de un modelo de negocio turístico gracias al que consiguió en 2002 el reconocimiento de la Q de calidad turística.

Actualmente, el espíritu de modernización y renovación que desde FGC se ha aplicado a las instalaciones turísticas y deportivas, siempre en consonancia con la conservación y el respeto por el medio natural, han convertido muchas de ellas en estaciones de referencia que han acogido la celebración de importantes competiciones deportivas.



El popular Descenso Infantil del 1 de enero celebrado en La Molina. Archivo FGC (2001).

Las estaciones de esquí también acogen múltiples actividades a lo largo del año. Archivo FGC (2001).



El Telecabina de La Molina. Archivo FGC (1999).

EL NUEVO CREMALLERA DE MONTSERRAT

L'any 2003 va ser reobert un dels ferrocarrils més representatius de Catalunya, el Cremallera de Montserrat, que ben aviat va superar el seu predecessor en popularitat.

L'antic cremallera, que havia entrat en servei l'any 1892, funcionava amb locomotores de vapor i cotxes de viatgers de fusta. La companyia impulsora, Ferrocarrils de Muntanya a Grans Pendent (FMGP), va decidir la seva construcció per tal de facilitar l'accés als nombrosos peregrins i als primers turistes que pujaven fins al Santuari de Montserrat. Malgrat l'èxit, la manca d'inversions i manteniment van anar pesant sobre la línia i la companyia va decidir clausurar-la l'any 1957. Tanmateix, a diferència

d'altres línies tancades, es va decidir conservar la traça ferroviària, la qual cosa va facilitar, al cap d'unes dècades, la seva reconstrucció, motivada principalment pel col·lapse dels accessos per carretera al Monestir de Montserrat i l'impuls de la societat civil.

A diferència de l'antic, el nou Cremallera de Montserrat disposa de trens elèctrics amb visió panoràmica que ofereixen un accés ràpid i respectuós amb el medi ambient a la part alta de la muntanya.



El nuevo Cremallera de Montserrat. Archivo FGC (2009).



El Cremallera de Montserrat inicia su recorrido en la estación de Monistrol de Montserrat. Archivo FGC (2003).

Uno de los primeros viajes de pruebas del nuevo Cremallera de Montserrat. Archivo FGC (2003).



El Cremallera de Montserrat asciende a la sierra por medio de un trazado espectacular. Archivo FGC (2003).



Uno de los automotores Stadler en la entrada de la estación de Monistrol Vila. Archivo FGC (2003).





El puente sobre el Llobregat en la Pobla de Lillet. Foto Joan C. Salmerón (2011).

EL TREN DEL CIMENT

El Ferrocarril Turístico del Alt Llobregat, más conocido como Tren del Ciment, dado su reducido ancho de vía (600 mm) conforma la línea ferroviaria más pequeña de FGC. Fue inaugurado el 10 de julio de 2005 y enseguida se convirtió en uno de los principales atractivos turísticos de la comarca. Su nombre viene dado por sus orígenes históricos, que se remontan a principios

del siglo XX, cuando se construyó la línea ferroviaria entre Guardiola de Berguedà y la Pobla de Lillet para mejorar las comunicaciones de la próxima fábrica de cemento, ubicada en el término municipal de Castellar de n'Hug, y dar salida a su producción.

La inauguración del servicio de viajeros, en 1914, rompió durante las siguientes décadas el tradicional aislamiento de la comarca, así como la línea también ofreció una salida a las mercancías y materias primas de la zona. El crecimiento del transporte por carretera a partir de los años cincuenta provocó su clausura en 1963. Sin embargo, la espectacular belleza de la parte alta del trazado motivó a un grupo de personas, encabezadas por entidades civiles, a tirar adelante su reconstrucción como ferrocarril turístico a mediados de los años ochenta. Desde su entrada en servicio, bajo la gestión de FGC, no ha parado de atraer a turistas.



Una de las composiciones del Tren del Ciment a su paso por la Pobla de Lillet. Foto Joan C. Salmerón (2011).

EL CRECIMIENTO DE TURISMO Y MONTAÑA

En 2008 el Cremallera de Núria vivió una verdadera revolución gracias a la que volvió a situarse al frente de los ferrocarriles de montaña de Europa. La entrada en servicio del nuevo Túnel del Roc del Dui permitió aumentar la fiabilidad de la explotación y sustituir el antiguo trazado con grandes zonas de desprendimientos. Este nuevo proceso de modernización también incluyó otras actuaciones como la adquisición de nuevos automotores en 2003, la construcción de una cochera en Ribes-Enlase en 2009 o la remodelación de la estación de Queralbs en 2012. Paralelamente también se modernizó la estación de esquí de Núria y se dotó el valle de una serie de instalaciones y equipamientos que permitieron la promoción de las actividades turísticas y deportivas todo el año, más allá del invierno.

A la vez, empresarialmente se potenció todavía más la marca de Turismo y Montaña con la incorporación de la gestión de las estaciones de esquí de Espot y Port Ainé en 2011 y de Vallter en 2013, que, de esta manera, se sumaron a las estaciones de la Vall de Núria y La Molina. En los últimos años, este conjunto de estaciones de esquí se han convertido en uno de los principales motores económicos y sociales de las comarcas pirenaicas.

Uno de los nuevos automotores Stadler en el Túnel del Roc del Dui. Archivo FGC (2008).



Automotor A-6 entrando al Túnel de Núria. Foto Joan C. Salmerón (2011).

DE LLEIDA A LA POBLA UNA NUEVA MOVILIDAD REGIONAL

Recientemente, con la entrada en servicio de las nuevas unidades Stadler, en 2016 se materializó definitivamente la asunción por parte de FGC de la línea ferroviaria entre Lleida y la Pobl de Segur. La línea había sido inaugurada

hasta Balaguer en 1924 y hasta la Pobl, casi tres décadas después, en 1951. Durante las décadas posteriores, la falta de inversiones y mantenimiento provocaron el declive de la línea y, a mediados de los años ochenta, se planteó su cierre, solo evitado gracias a la fuerte movilización ciudadana. En este contexto, la Generalitat de Catalunya y el gobierno central de Madrid iniciaron una larga negociación para el traspaso de la gestión de la línea a FGC, que finalizó en 2005.

Una vez formalizado, la prioridad fue la mejora y renovación total de las precarias infraestructuras heredadas, mientras que la explotación fue provisionalmente

subcontratada a Renfe. Casi una década después, en 2014, se inició una nueva fase para la línea con la asunción completa de FGC de la explotación de la misma, la formación del nuevo personal, la futura integración urbana a su paso por Balaguer y la adquisición de nuevo material móvil.



Los nuevos automotores Stadler en la estación de Balaguer. Foto Joan C. Salmerón (2016).



Primera circulación de pruebas, con su personal, de los nuevos automotores Stadler en la estación de la Pobl de Segur. Archivo Salmerón (2016).



Personal de circulación de la línea Lleida-la Pobl de Segur. Foto Joan C. Salmerón (2016).



Uno de los nuevos automotores Stadler en la estación de Balaguer. Foto Joan C. Salmerón (2016).



Primeras circulaciones de los nuevos automotores Stadler. Foto Joan C. Salmerón (2016).



Un tren de la red Llobregat-Anoia bajo el macizo de Montserrat. Foto Joan C. Salmerón (2016).



Los nuevos automotores Stadler representan una vía de futuro en la movilidad del Pirineo. Foto Joan C. Salmerón (2017).

PRESENTE Y FUTURO DE UNA RED FERROVIARIA INNOVADORA

Los cambios que la red de los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha experimentado durante las últimas cuatro décadas son evidentes: la mayoría de estaciones e instalaciones han sido reformadas, los andenes han sido alargados y los espacios han sido adaptados a las personas con movilidad reducida (PMR). Además, cada intervención se ha llevado a cabo con especial cuidado con 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) la construcción de las estaciones de Universidad Autònoma y de Sabadell-Estación y, también, la rehabilitación de la estación de Sant Cugat.

Después de las importantes y recientes entradas en servicio de los nuevos metros de Terrassa (2015) y de Sabadell (2017) y de la adquisición de una nueva generación de trenes modernos (serie 115) que pronto se pondrán en servicio, los retos de futuro todavía son muchos y no menos importantes. La futura construcción del prolongamiento de la línea Llobregat-Anoia de Plaça Espanya hasta Gràcia, el proyecto de túnel directo entre Barcelona y el Vallès o los futuros servicios de viajeros por la red ferroviaria de alta velocidad son ejemplos de cómo la compañía avanza firme por este siglo XXI.

Cuarenta años después de su nacimiento, el espíritu de innovación y superación que han marcado esta larga historia continúa vivo en el día a día de los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.



Una de les noves unitats de la sèrie 113 al COR de Rubí. Foto Joan C. Salmerón (2016).



Des del COR de Rubí es controla la seguretat i les circulacions de tota la xarxa. Arxiu FGC (2013).



Els nous automotores Stadler representen una via de futur en la mobilitat del Pirineu. Foto Joan C. Salmerón (2017).



ANY EUROPEU
DEL FERROCARRIL **2021**

