

Joan Carles Salmerón i Fernández

LA FORMACIÓ DELS FERROCARRILS CATALANS

# Cent anys del tren a Abrera, Olesa i Monistrol

Núm.:

18



# Cent anys del tren a Abrera, Olesa i Monistrol

## ÍNDEX

PRÒLEGS	4
ELS ORÍGENS DELS FERROCARRILS CATALANS	6
EL TREN ARRIBA A ABRERA I OLESA DE MONTSERRAT	8
LA LÍNIA S'ESTÉN FINS A MONISTROL	10
LA FORMACIÓ DELS FERROCARRILS CATALANS	12
DE LA RECUPERACIÓ ALS FOSCOS ANYS SETANTA	14
L'ARRIBADA D'FGC I EL NAIXEMENT DELS METROS COMARCALS	16
UN NOU ESTIL D'ESTACIONS	18
ELS TRENS: UN SEGLE D'EVOLUCIÓ TÈCNICA	20
EL FUTUR: INNOVACIÓ I PATRIMONI	22



### CRÈDITS

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

**Text:**  
Joan Carles Salmeron i Fernández

**Redacció:** Alba López Pérez

**Fotografies:**  
Arxiu fotogràfic històric d'FGC,  
Terminus Centre d'Estudis del  
Transport

**Coordinació:** Núria Codina  
**Disseny col·lecció:**  
ESSA Estructura de Comunicació, SL

**Maquetació:**  
ESSA Estructura de Comunicació, SL

**Impress:** Impremta Pagès

Reservats tots els drets. Aquesta publicació no pot ser reproduïda, ni en part, ni en tot, ni enregistrada en, o tramesa per, un sistema de recuperació d'informació, per cap mitjà ni per cap forma, sigui mecànic, electrònic, fotoquímic, electroòptic, magnètic, per fotocòpia, o qualsevol altre, sense el permís previ i per escrit de l'editor.

## El ferrocarril del Llobregat

Abrera, Olesa i Monistrol, a la segona meitat del segle XIX, van quedar allunyades dels primers ferrocarrils. Per arribar a les estacions més properes calia fer un recorregut de diversos quilòmetres a peu o en tartana.

Ara fa cent anys, la nova línia de ferrocarril que resseguia el riu Llobregat, construïda per la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, S.A., va permetre disposar d'un accés ràpid i directe cap a Manresa i cap al Baix Llobregat i Barcelona. El transport de les mercaderies i els desplaçaments de les persones en van ser els grans beneficiats.

Amb la creació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) l'any 1979, el Govern de la Generalitat ha fet un gran i continuat esforç per a que el servei ferroviari assolís els nivells de qualitat exigibles en una regió europea desenvolupada com Catalunya tot prestant un servei excel·lent a la seva ciutadania.

Avui, tothom reconeix la importància del servei ferroviari, element clau de la mobilitat sostenible, que a Ferrocarrils es mou amb electricitat 100% solar. En un escenari d'emergència climàtica i d'imprescindible promoció de la igualtat d'oportunitats, Ferrocarrils segueix contribuint a facilitar la mobilitat de les persones i les mercaderies, en un entorn tan congestionat com el de l'eix del Llobregat i tenim voluntat de continuar-ho fent en el futur. Per molts anys!

**Marta Subirà i Roca**

*Presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*

## Un abans i un després per a Abrera

A inicis de la dècada del 2000, des de l'Ajuntament d'Abrera vàrem realitzar un documental titulat *Abrera, entre el riu i el camí*. Aquest suggerent títol posava de manifest la naturalesa urbanística i demogràfica de la nostra vila, que remunta els seus orígens a l'església parroquial de Sant Pere, ubicada entre el riu Llobregat i el camí Ral. A partir de 1922, però, hi hem de sumar una nova via de comunicació: el ferrocarril. Cent anys no es compleixen cada dia, i menys per commemorar l'arribada d'aquest mitjà de transport que va transformar el nostre municipi. Abrera, aquell petit poble de famílies pageses i de masies disperses, amb poc més de vuit-cents habitants llavors, va quedar connectada de cop amb la Catalunya Central i la ciutat de Barcelona. Aquell memorable 29 de març de 1922 vam ubicar Abrera novament al mapa. Ara ens toca a la nostra generació retre homenatge a totes les dones i els homes que van treballar i treballen per mantenir viva la utilitat i vigència del tren a Abrera i el seu valor com a servei públic essencial.

**Jesús Naharro Rodríguez**

*Alcalde d'Abrera*

## Una xarxa molt nostra

L'arribada del ferrocarril a Olesa de Montserrat és un dels fets més remarcables de la història socioeconòmica local. Amb la posada en servei de la línia, les comunicacions locals van experimentar una millora notable, i això va ajudar a convertir l'Olesa de principis del segle XX en una vila dinàmica i pròspera.

Un aniversari com aquest, doncs, és una oportunitat per fer balanç i per identificar oportunitats de millora. Els objectius de sostenibilitat que han de millorar la qualitat de vida de la ciutadania només es poden assolir millorant els serveis de transport col·lectius i, d'entre tots, el ferrocarril és -com a principis de segle XX- la solució més òptima.

Tenim com a reptes escurçar la durada dels trajectes; augmentar-ne les freqüències; reduir les tarifes; desenvolupar la xarxa que ens connecti amb el Vallès i la resta de Catalunya, i continuar confiant la prosperitat i la vertebració del territori a una xarxa i a una gestió que ha estat exemplar i que sentim molt nostra.

**Miquel Riera Rey**

*Alcalde d'Olesa de Montserrat*

El 29 d'octubre del 1922, ara justament fa 100 anys va arribar el tren a Monistrol i amb ell la connexió amb Barcelona i també amb Olesa o Martorell.

Això significava que els veïns de Monistrol podien anar a la capital, Barcelona, però també, i no menys important, els veïns de Barcelona, de Sant Boi i de molts altres pobles que gaudien d'una estació podien venir a visitar Montserrat passant per Monistrol... Aquest fet 100 anys després encara és viu i actiu.

Els mitjans de comunicació públics són crucials i més ho era llavors que la majoria de transport encara era la tracció animal. L'arribada dels Catalans va ser una petita revolució al nostre poble.

Cal tenir en compte que Monistrol ja disposava de tren, en aquest cas el Cremallera des de feia tot just 30 anys. La suma dels 2 trens va convertir Monistrol en un municipi ferroviari de primer nivell.

L'estimació pel tren s'ha mantingut viva fins el dia d'avui amb una Associació d'amics del Cremallera i altres transports al voltant del Montserrat.

Ara, 100 anys després, poder gaudir-lo amb les garanties de funcionament, puntualitat i freqüència dels 34 trens cap a Barcelona i 33 des de Barcelona és tot un luxe per Monistrol.

Per molts més anys de tren a Monistrol!!!

**Joan Miguel i Rodríguez**

*Alcalde de Monistrol de Montserrat*

Una de les primeres locomotores de vapor del Tranvia o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga a l'estació de Guardiola. Arxiu FGC (c1905).



## ELS ORÍGENS DELS FERROCARRILS CATALANS

A finals del segle XIX i principis del XX, la necessitat de millorar les vies de comunicació de les indústries que s'ubicaven al llarg de les conques dels rius Llobregat i Anoia va desembocar en la construcció de diversos ferrocarrils de via estreta, popularment coneguts com a carrilets. La primera d'aquestes línies es va inaugurar l'any 1885 i, inicialment, comunicava Manresa amb Puig-reig, encara que durant els següents anys es va perllongar fins a Olvan-Berga i Guardiola de Berguedà. La segona línia es va construir entre Martorell i Igualada, començant a prestar servei l'any 1893. Finalment, l'any 1912, es va inaugurar la tercera línia, entre Barcelona i Martorell.

L'entrada en servei d'aquests ferrocarrils va millorar substancialment el transport de mercaderies i viatgers de les comarques de la zona, afavorint la sortida de les produccions industrials. D'aquesta manera, ben aviat, van sorgir els primers projectes per

millorar-ne la interconnexió, formant una gran xarxa que comunicqués la Catalunya central amb el Port de Barcelona.

Comboi inaugural de la línia entre Igualada i Martorell. Arxiu FGC (1893).



Gravat amb les primeres circulacions del ferrocarril entre Igualada i Martorell. Arxiu Salmerón (1893).



Així, a les portes dels anys vint del segle XX, les diferents companyies ferroviàries es van posar d'acord per fundar, l'any 1919, la nova empresa Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC). Aquest procés va estar 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.

Tot just creada, la nova companyia va començar a construir la línia que connectaria Martorell amb Manresa, gràcies a la qual es podria materialitzar la gran xarxa de via estreta dels Ferrocarrils Catalans.



Una de les locomotores de vapor del ferrocarril entre Barcelona i Martorell durant els primers anys de circulació. Arxiu Salmerón (c1913).



Grup de ferroviaris a l'estació de Martorell durant els primers anys de servei. Arxiu FGC (c1920).

## EL TREN ARRIBA A ABRERA I OLESA DE MONTSERRAT

Construcció de la línia entre Martorell i Manresa. Arxiu FGC (c1920).



En realitat, tant el projecte com la concessió per a la construcció de la nova línia, entre Martorell i Manresa, havien estat tramitats anys enrere per la companyia Camino de Hierro del Nordeste de España (NEE), propietària de la línia entre Barcelona i Martorell, motiu pel qual les obres es van iniciar de manera gairebé immediata l'any 1920.

Les senzilles característiques dels terrenys pròxims a Martorell van permetre que la construcció dels primers quilòmetres de línia avancessin amb molta celeritat, amb l'única dificultat dels viaductes metàl·lics de Magarola i d'Olesa, de 120 i 247 metres, respectivament. Així, l'any 1922 ja es van poder realitzar les proves de circulació pertinents per l'obertura de la línia fins a les estacions d'Abrera i Olesa de Montserrat. L'entrada en servei del nou tren va despertar gran expectació entre els veïns de les diferents localitats, que anhelaven els avantatges del nou mitjà de transport. La gran inauguració va tenir lloc el dia 29 de març del mateix 1922: el comboi

Construcció de l'estació d'Abrera. Arxiu FGC (1921).



inaugural, format amb els nous cotxes de viatgers adquirits per la companyia per prestar els nous serveis, va sortir des de Barcelona a dos quarts de deu del matí amb una important representació dels principals càrrecs polítics i empresarials del moment. Després de completar el trajecte i passar per l'estació d'Abrera, el tren inaugural va arribar fins a l'estació d'Olesa de Montserrat, on va tenir lloc l'acte oficial d'inauguració; i, a continuació, els assistents van visitar la Colònia Sedó, on van gaudir d'un lunch de celebració.

Poc després, el dia 26 de juliol del mateix 1922, la línia es va perllongar uns tres quilòmetres més fins arribar al baixador de la Puda, ubicat a les proximitats del popular balneari del mateix nom.



La línia entre Martorell i Monistrol creua el riu Llobregat a Olesa, la qual cosa va comportar la construcció d'un gran viaducte metàl·lic. Arxiu FGC (1921).

Inauguració del tren a Olesa de Montserrat. Arxiu Salmerón (1922).



El comboi inaugural, format per una locomotora de vapor i cotxes de viatgers de nova construcció, a l'estació d'Olesa. Arxiu Salmerón (1922)

## LA LÍNIA S'ESTÉN FINS A MONISTROL

*L'ampliació de la línia entre La Puda i Monistrol va comportar la construcció de grans obres de fàbrica. Arxiu FGC (1921).*



En comparació amb la facilitat amb què es van desenvolupar les obres fins a Olesa, els treballs de construcció des de la Puda van ser molt més complexos. La complicada orografia que formen en aquest punt el riu Llobregat amb les falces del massís de Montserrat va obligar a desenvolupar un traçat molt agressiu, format per un total de sis túnels, de fins a 1.053 metres de longitud, i nombroses seccions sobre el precipici. Malgrat això, la línia fins a Monistrol va estar enllestida

cap a la tardor del mateix any 1922, sent inaugurada el dia 29 del mes d'octubre.

El nou comboi inaugural, especialment engalanat per a l'ocasió, va sortir de l'estació barcelonina de Magòria poc després de les nou del matí i va arribar a Monistrol a tres quarts d'onze. Després de gaudir de l'espectacularitat del nou traçat i de travessar l'estació de Monistrol



*Tren d'obres i de proves de la línia a l'estació de Cremallera de Montserrat Monistrol. Arxiu Salmerón (1922).*



*Construcció dels túnels entre La Puda i Monistrol sota el massís de Montserrat. Arxiu Salmerón (1921).*



*Inauguració de la línia fins a Monistrol a l'estació de Cremallera de Montserrat Monistrol. Foto Brangulí Arxiu FGC (1922).*

Central, que donaria servei a la localitat, els nombrosos assistents, entre els que destacaven importants personalitats polítiques, empresarials i eclesiàstiques, van arribar fins a l'estació de Cremallera de Montserrat-Monistrol, la qual serviria de connexió amb l'emblemàtic ferrocarril de cremallera que ascendia fins al Monestir. Allà, el comboi va ser rebut pels veïns de la població i les autoritats locals, que van procedir a la benedicció de les noves instal·lacions ferroviàries. A continuació, la comitiva inaugural va prendre el cremallera fins al Monestir, on es va celebrar una missa especial; i, amb el funicular de Sant Joan, també van visitar l'ermita del mateix nom. La celebració va finalitzar amb un gran banquet al restaurant del Monestir, on alguns dels assistents van pronunciar festius parlaments.



*Comboi inaugural i benedicció de les instal·lacions a l'estació de Cremallera de Montserrat Monistrol. Foto Brangulí Arxiu Salmerón (1922).*

Un tren de passatgers a l'estació d'Olesa durant els primers anys de servei. Arxiu FGC (c1925).



## LA FORMACIÓ DELS FERROCARRILS CATALANS

Després de la dura travessia per les estribacions de Montserrat i la triomfal arribada a Monistrol, finalment la línia va arribar a Manresa el dia 22 d'agost de l'any 1924. Així, amb la finalització de la xarxa dels Ferrocarrils Catalans, es va iniciar una nova etapa per a l'explotació dels carrilets originals, amb la unificació del material motor i mòbil, la compra de potents locomotores, l'adquisició de nous cotxes i vagons de gran capacitat i, sobretot, amb l'entrada en servei de les noves línies de Maresa a Súria (1924) i de Bordeta a Plaça d'Espanya (1926) i al Port de Barcelona (1926).

Durant la segona meitat de la dècada dels vint la xarxa, i especialment, la línia entre Martorell i Manresa, va viure una veritable època daurada, concentrant la pràctica totalitat dels transports industrials i experimentant un creixement constant del nombre de passatgers. Tant és així, que aviat la companyia va adquirir nous automotors específics per als serveis directes entre Barcelona i Manresa. De la mateixa manera, la inauguració l'any 1930 del nou Aeri de Montserrat va motivar l'establiment d'un nou baixador a la línia, en connexió amb el nou telefèric.



Pòster promocional dels anys trenta de la companyia dels Ferrocarrils Catalans. Arxiu FGC (c1930).

L'arribada de nous trens, més còmodes i ràpids, durant els anys vint va generar un dels serveis més moderns de Catalunya. Arxiu FGC (1927).



Malauradament, a mitjan anys trenta, l'esclat de la Guerra Civil va aturar de cop el creixement de la companyia, provocant importants pèrdues humanes i materials al llarg de tota la xarxa. La contesa va suposar la voladura de ponts i la destrucció d'importantes infraestructures, la qual cosa va immersir els Ferrocarrils Catalans en una llarga etapa de recuperació.



Un llarg tren de passatgers sobre el viaducte del Llobregat a Olesa de Montserrat. Arxiu FGC (c1930).



Un dels clàssics trens de passatgers amb locomotora de vapor i cotxes de fusta a l'estació de Monistrol-Central. Postal J. Boixaderas Arxiu Salmerón (1924)

Reconstrucció del viaducte metàl·lic del Llobregat a Olesa de Montserrat, volat durant la Guerra Civil. Arxiu FGC (1940).



Un llarg tren de mercaderies a la sortida de l'estació de Monistrol-Central. Foto D.T. Rowe (1965).

## DE LA RECUPERACIÓ ALS FOSCOS ANYS SETANTA

Superada la contesa, els anys de la postguerra van ser especialment durs a la línia entre Martorell i Manresa, atesa l'elevada quantitat de ponts, viaductes i infraestructures que havien estat destruïdes. La línia va ser reoberta per trams a mesura que s'anaven reconstruint les instal·lacions, de tal manera que la secció entre Martorell i Monistrol va tornar al servei

a finals del mes de juliol del 1939, i la secció final, fins a Manresa, durant el mes de maig de l'any 1940. Malgrat la reobertura, la xarxa va trigar molt en tornar a la normalitat, atès que els anys quaranta van estar fortament marcats per la manca de recursos i subministraments bàsics.

De tota manera, superada la dura i llarga postguerra, a mitjan anys cinquanta la companyia va endegar diferents processos per modernitzar tant les malmeses instal·lacions com el material motor i mòbil. En la línia Martorell-Manresa, però, els anys cinquanta van estar marcats pel tancament del cremallera de Montserrat, la qual cosa va

motivar la clausura i posterior enderrocament de l'estació de connexió.

Una de les clàssiques composicions amb locomotora dièsel i cotxes de viatgers metàl·lics al baixador de l'Aeri de Montserrat. Arxiu FGC (1966).



Les obres de renovació, com aquesta al viaducte de Magarola, incloïen la participació d'enginyers i directius de la companyia. Arxiu Salmerón (1965).

Posteriorment, durant la dècada dels setanta, l'augment de les despeses d'explotació i les polítiques tarifàries imposades des del Govern central van interrompre la pràctica totalitat de les inversions, provocant la degradació de la xarxa i la decadència econòmica de la companyia, que va ser intervinguda i transferida a l'empresa estatal Ferrocarrils de Vía Estrecha (FEVE) l'any 1977. Curiosament, durant aquells mateixos anys, a la línia es van portar a terme els treballs de l'electrificació, que van ser completats entre Martorell i Monistrol l'any 1971.



L'electrificació de la línia fins a Monistrol va permetre l'establiment de nous serveis i la millora de freqüències. Foto F. Marcet (1977).



Imatge paradigmàtica de la degradació de la línia als anys setanta. Estació d'Abdera. Arxiu FGC (1978).



El primer objectiu de la nova companyia, FGC, va ser la reconstrucció de les instal·lacions. Obres de reforma de l'estació d'Abdera. Arxiu FGC (1983).



## L'ARRIBADA D'FGC I EL NAIXEMENT DELS METROS COMARCALS

El risc de tancament dels Ferrocarrils Catalans va finalitzar l'any 1978, quan la recentment re-instaurada Generalitat de Catalunya va assumir la transferència de la xarxa. Ben aviat, es va crear la nova companyia ferroviària Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que va néixer el 5 de setembre de 1979 assumint la gestió de la infraestructura. Els primers passos de la nova companyia pública van estar dirigits a garantir la seguretat en les circulacions, atès el mal estat en què es trobaven les instal·lacions i, tot seguit, es va definir un complet pla de modernització destinat tant a reconstruir el conjunt de la infraestructura com a renovar el parc de material. A més de les actuacions generals, entre Martorell i Monistrol, aquest procés va incloure tot un seguit d'intervencions més concretes: l'any 1982 van ser completament renovades les estacions d'Abdera i Olesa de Montserrat; l'any 1984 es va completar l'electrificació de la línia al tram entre Monistrol i Manresa; l'any 1994 es van ampliar els serveis suburbans fins a Olesa; l'any 2002 es va ampliar i preparar l'estació de Monistrol per a la propera entrada en servei del nou Cremallera de Montserrat; i, finalment, l'any 2008 es va inaugurar el nou tram de doble via entre Martorell i Olesa.

Un dels moderns trens de la sèrie 211 d'FGC al nou viaducte del Llobregat a Olesa de Montserrat. Arxiu FGC (1988).



Un dels trens de mercaderies amb la nova imatge corporativa d'FGC, sota el massís de Montserrat. Foto M. Maristany Arxiu FGC (1982).

Però la veritable transformació des de l'arcaic carrilet fins al modern tren regional que és avui, va arribar a finals de la dècada dels anys noranta, quan FGC va implementar progressivament, i al llarg de tota la xarxa, un nou concepte de metro comarcal. La implementació dels nous serveis va ser possible, entre d'altres, a l'arribada d'una nova generació d'automotors elèctrics, que van permetre augmentar considerablement les freqüències de pas, millorant així la prestació dels serveis.



Un dels trens Naval modernitzat a l'estació d'Olesa. Arxiu FGC (1985).



L'entrada en servei del nou Cremallera de Montserrat va comportar una re-estructuració de l'estació de Monistrol. Foto Carles Salmerón (2012).



Obres de desdoblament del tram entre Martorell i Olesa de Montserrat. Foto Joan C. Salmerón (2007).

L'estació d'Abrera als anys seixanta.  
Arxiu FGC (1968).



## UN NOU ESTIL D'ESTACIONS

El tram de línia entre Martorell i Monistrol va arribar a comptar amb un total de quatre estacions, Abrera, Olesa de Montserrat, Monistrol Central i Cremallera de Montserrat Monistrol; així com amb dos baixadors, La Puda i Aeri de Montserrat. Les quatre estacions, les primeres construïdes per la companyia dels Ferrocarrils Catalans, diferien de les de la resta de la xarxa, compartint un mateix estil unificat d'inspiració germànica.

L'estació d'Abrera (km 33,1), també denominada Abrera-Esparraguera, des de l'origen disposa de dues vies amb dues andanes, d'un edifici de viatgers i d'un de serveis. La següent estació de la línia, Olesa (km 35,9) o Olesa-Villa, ha comptat històricament amb un edifici de viatgers, un de serveis i diferents vies per a l'estacionament de trens. Per la seva banda, el baixador de la Puda (km 38,8), clausurat l'any 1970, estava format per un edifici de dues plantes



El baixador de La Puda, que donava servei al proper balneari del mateix nom. Arxiu Salmerón (c1945).

L'estació d'Olesa en el seu estat d'origen.  
Arxiu FGC (c1925).



El petit baixador de l'Aeri de Montserrat als anys quaranta.  
Arxiu Salmerón (1946).



i una única via amb andana. A continuació, el baixador de l'Aeri (km 43,1), inaugurat l'any 1930 i reformat en èpoques recents, actualment disposa d'una àmplia andana adaptada per a persones amb mobilitat reduïda. L'estació de Monistrol Central (km 45,0), actualment anomenada Monistrol de Montserrat, connecta des de l'any 2003 amb el nou Cremallera de Montserrat, motiu pel qual va ser ampliada amb una via destinada a l'estacionament de trens. Finalment, l'estació de Cremallera de Montserrat Monistrol (km 46,6), enderrocada després del tancament de la línia original del cremallera, va estar formada per un edifici de viatgers, un edifici de serveis i cinc vies per a l'estacionament de trens.



L'estació de Monistrol de Montserrat.  
Arxiu FGC (1966).



L'estació de Cremallera de Montserrat Monistrol, que permetia la connexió amb l'antic cremallera.  
Arxiu FGC (c1950).

Una de les locomotores de vapor de la sèrie 200 amb un llarg tren de mercaderies a l'estació de Monistrol. Foto J. Wiseman (1969).



## ELS TRENS: UN SEGLE D'EVOLUCIÓ TÈCNICA

Al llarg dels seus cent anys d'història, per la línia entre Martorell i Manresa han circulat diferents generacions de material motor i mòbil, clares representants de l'evolució tecnològica de cada època. La primera generació de material va estar formada per les locomotores, cotxes i vagons provinents de les antigues companyies, així com pel material adquirit per la nova companyia dels Ferrocarrils Catalans: locomotores de vapor Garratt i Energie, els primers automotors de benzina Alfa Romeo, cotxes de viatgers de gran capacitat i una nova flota de vagons de mercaderies.

Amb la modernització del material durant els anys cinquanta i seixanta, per la línia van començar a prestar servei principalment les locomotores dièsel Alsthom i, eventualment, també els automotors



Un dels automotors de gasolina Alfa Romeo que prestaven serveis ràpids entre Manresa i Barcelona. Arxiu FGC (1927).



Tradicional imatge dels anys seixanta, amb una composició amb locomotora dièsel i cotxes de viatgers metàl·lics, a l'estació d'Abrera. Arxiu FGC (1966).



Un dels automotors elèctrics Naval, a principis dels anys setanta, al baixador de l'Aeri de Montserrat. Arxiu FGC (1972).

dièsel Ferrostaal i MAN. Després de l'electrificació fins a Monistrol, a partir de l'any 1971, per la línia van començar a circular els automotors elèctrics Naval, que formaven composicions amb una nova generació de cotxes de viatgers metàl·lics.

Amb l'arribada d'FGC, des de finals dels vuitanta, el material de la línia va tornar a ser modernitzat: primer amb la renovació integral dels automotors Naval i, a continuació, amb l'adquisició de la innovadora sèrie 211, construïda per MTM i Macosa. A hores d'ara, el parc motor i mòbil actual pot classificar-se en dos grups: el material de viatgers i el destinat a mercaderies. El material de viatgers està format per 42 unitats de tren de la sèrie 213, construïdes entre 1998 i 2009 per Alstom i CAF. Per la seva banda, el parc de mercaderies compta amb tres locomotores dièsel de la sèrie 254, construïdes per Meinfesa l'any 1990, i amb 74 vagons tremuja, així com ben aviat també arribaran cinc noves locomotores duals.

Una de les noves unitats de tren elèctriques de la sèrie 211 sota el massís de Montserrat. Arxiu FGC (1998).



Un tren de la sèrie 213 a l'estació d'Abrera. Foto Carles Salmerón (2009).



L'estació de Monistrol de Montserrat serveix de punt de partida del nou Cremallera de Montserrat. Foto Joan C. Salmerón (2022).



## EL FUTUR: INNOVACIÓ I PATRIMONI

Des de l'arribada del segle XXI, els canvis que tant la línia Martorell-Manresa, com el conjunt de l'actualment anomenada xarxa Llobregat-Anoia d'FGC, han experimentat són evidents: la majoria d'estacions i instal·lacions han estat reformades, així com els espais han estat adaptats a les persones amb mobilitat reduïda (PMR). A més cada intervenció s'ha portat a terme amb especial cura amb la sostenibilitat i l'estil.

A més, FGC està apostant per la conservació i divulgació del patrimoni de la xarxa, com fa palès la propera obertura de l'anomenat Espai de la Via Mètrica a l'estació de Martorell Central. El nou espai acollirà una important col·lecció de vehicles històrics representants de les principals generacions de material que han circulat per la línia.



El nou espai expositiu de Martorell-Central permetrà recórrer la història de l'antiga xarxa dels Ferrocarrils Catalans. Foto Joan C. Salmerón (2022).

Una de les modernes unitats de tren de la sèrie 213 al seu pas pel viaducte de Magarola. Foto Joan C. Salmerón (2015).



Un dels trens de mercaderies que recorre el Llobregat entre les Mines de Súria i el Port de Barcelona, al seu pas per Olesa de Montserrat. Foto Joan C. Salmerón (2020).



A hores d'ara, les exigències en matèria de mobilitat sostenible que imposa el canvi climàtic i la nova societat representen nous reptes per a la xarxa dels antics Ferrocarrils Catalans. La millora de la connexió de la xarxa Llobregat-Anoia amb la Barcelona-Vallès mitjançant el perllongament de Plaça d'Espanya a Gràcia, la reducció dels temps actuals de viatge, així com la contínua millora i adaptació del material són alguns dels principals objectius d'un ferrocarril que busca cada dia millorar la mobilitat al llarg dels rius Llobregat i Anoia.



Els trens elèctrics de la xarxa Llobregat-Anoia configuren avui un servei modern de ferrocarril regional. Foto Joan C. Salmerón (2020).

