



Generalitat  
de Catalunya



FGC

Ferrocarrils  
de la Generalitat  
de Catalunya



Compromesos  
i preparats  
per al futur

Joan Carles Salmerón i Fernández

Ferrocarrils  
de la Generalitat  
de Catalunya

# Quaranta anys de creixement

1979 - 2019

Núm.: 3



# FGC

## 40 anys de creixement

# ÍNDEX

PRÒLEG	pàg. 4
ELS ORÍGENS DE LA XARXA FERROVIÀRIA D'FGC	pàg. 6
L'ÈPOCA DE LA DECADÈNCIA I ELS TANCAMENTS	pàg. 8
1979. NEIX FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA	pàg. 10
LES UT 111. ELS PRIMERS TRENS D'FGC	pàg. 12
LA MODERNITZACIÓ DELS CATALANS	pàg. 14
NEU I MUNTANYA. EL CREMALLERA DE NÚRIA	pàg. 16
DEL METRO DEL VALLÈS AL METRO DEL BAIX LLOBREGAT	pàg. 18
UNA COMPANYIA DE FUNICULARS	pàg. 20
LES ESTACIONS D'ESQUÍ. COMPETICIÓ I TURISME	pàg. 22
EL NOU CREMALLERA DE MONTSERRAT	pàg. 24
EL TREN DEL CIMENT	pàg. 26
EL CREIXEMENT DE TURISME I MUNTANYA	pàg. 27
DE LLEIDA A LA POBLA. UNA NOVA MOBILITAT REGIONAL	pàg. 28
PRESENT I FUTUR D'UNA XARXA FERROVIÀRIA INNOVADORA	pàg. 30



Compromesos  
i preparats  
per al futur

### CRÈDITS

Primera edició (2019)  
© de l'edició: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2019)

**Text:** Joan Carles Salmerón i Fernández

**Redacció:** Alba López Pérez

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

**Coordiació:**  
Núria Codina

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

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

**Imprès:**  
Norprint

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

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.



# COMPROMESOS I PREPARATS PEL FUTUR

*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



## L'EQUIP 1901

*1901 és el nombre de persones que avui treballem a Ferrocarrils de la Generalitat. Un equip sòlid, solvent, amb talent, amb vocació de servei públic, que treballa per millorar l'excel·lència del servei de transport a Catalunya.*

*Ferrocarrils és una història d'èxits compartits, de superació davant de situacions adverses amb esforç, dedicació, mirada àmplia i mentalitat oberta.*

*L'Estat tenia en situació precària la línia entre Barcelona i el Vallès i la del carrilet que, des de Plaça Espanya, seguia el curs del Llobregat. Volia tancar la línia del Llobregat en els trams d'Igualada i Manresa a Martorell, i el de l'Hospitalet a Plaça Espanya. Fa quatre dècades, les mobilitzacions populars van evitar aquests tancaments. L'any 1979, el Govern va crear la primera empresa pública de la Generalitat restaurada: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. FGC assumia una xarxa en fallida, antiga i amb un dèficit notable d'inversions i començava a invertir diners per fer una xarxa ferroviària fiable, modernitzar-la, per prestar un servei fiable. Més tard, s'hi van afegir Montserrat, Núria i la Molina: començava la història muntanyenca d'FGC. Posteriorment s'afegiria la línia Lleida- La Pobla de Segur, que l'Estat també volia tancar i, en plena crisi econòmica, es van assumir les estacions de muntanya del Pallars i de la Vall de Camprodon. Aquest 2019 rebrem l'encàrrec de Boí Tàüll.*

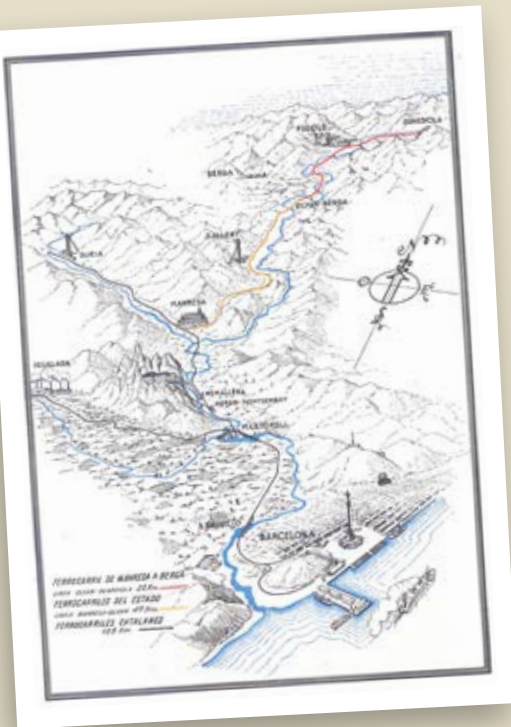
*40 anys de credibilitat amb la mirada posada als reptes del futur: canvi climàtic, millora de la qualitat de l'aire, revolució tecnològica i la globalització com un fenomen del canvi d'escala.*

*Ara treballem per unir les línies Llobregat i Vallès, oferir serveis al Camp de Tarragona, connectar Barcelona amb l'aeroport del Prat, operar serveis d'alta velocitat entre Catalunya, Perpinyà, Montpeller i Tolosa. Volem ser l'operador ferroviari del país. Amb l'equip 1901 ho serem.*

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



*La xarxa dels Ferrocarrils Catalans seguia el curs dels rius Llobregat i Anoia. Arxiu Salmerón.*



## ELS ORÍGENS DE LA XARXA FERROVIÀRIA D'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.

*Un tren de mercaderies remolcat per una locomotora Garratt al seu pas per Castellbisbal. Arxiu Salmerón (c.1930).*



*Un dels clàssics trens de Sarrià a l'estació de Plaça Catalunya. Arxiu FGC (c1890).*



*La locomotora núm. 6 del Tranvia o Ferrocarril Econòmic 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).*







*Darrer tren de la línia Manresa-Olván.  
Foto Carles Salmerón (1973).*

## L'ÈPOCA DE LA DECADÈNCIA I ELS TANCAMENTS

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'exploració 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 Ferrocarrils 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.



*Els darrers anys setanta encara circulaven  
automotors Brill amb carrosseria metal·litzada.  
Foto Carles Salmerón.*



*L'estació de Sant Boi en els darrers anys  
de la dictadura franquista.  
Arxiu FGC (1975).*



*Mobilitzacions populars per  
evitar el tancament de les línies.  
Foto F. Marçet (1977).*



*Ateses les múltiples  
vagues del personal,  
el servei va arribar a  
ser militaritzat durant  
els anys setanta.  
Foto Josep Masdeu.  
Arxiu FGC (1977).*

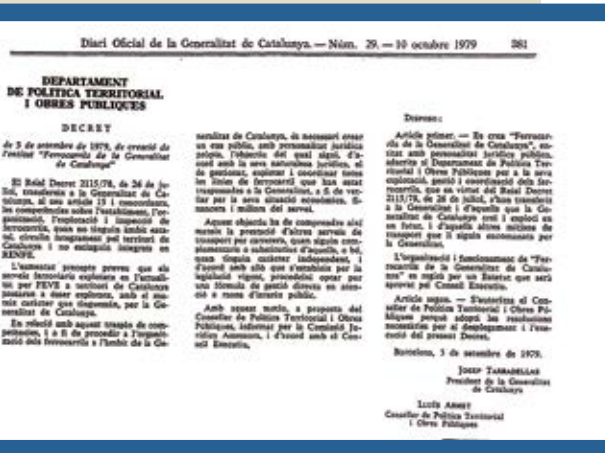


# 1979

## NEIX FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

La nova companyia pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) va néixer el 5 de setembre de 1979 i tot seguit va assumir la gestió de les xarxes de via estreta del país gestionades per FEVE. Es pot dir que el procés de transferència havia començat l'any 1975, amb l'inici del nou cicle polític i la recuperació parcial de les llibertats nacionals. De fet, una vegada re-instaurada l'any 1977, una de les primeres mesures que va adoptar la Generalitat de Catalunya va ser assumir el traspàs de les xarxes ferroviàries, que es va fer efectiu el 28 de juliol de 1978.

El degradat estat del material i de les instal·lacions que van trobar els nous gestors, que en determinats casos arribaven a punts inversemblants, va determinar com a prioritat garantir la seguretat de les circulacions. A continuació, es va iniciar el disseny d'un programa d'inversions que permetés tornar a les xarxes els nivells de qualitat que l'havien caracteritzat. Però, possiblement, el factor més important que va introduir la nova companyia va ser el profund canvi de mentalitat que es va estendre per totes les capes de l'empresa, gràcies al qual, en pocs anys, la clàssica companyia de ferrocarril secundari va esdevenir en una moderna empresa pública on prevalen la innovació i la qualitat del servei.



*Decret del 5 de setembre de 1979 per a la creació d'FGC com empresa pública de la Generalitat de Catalunya.*



*Automotor dièsel MAN durant el primer viatge del president Tarradellas. Arxiu FGC (1979).*



*Un tren de la sèrie 400/500 circulant per Sant Cugat. Arxiu FGC (c1982).*



*Les estacions van recuperar els noms en català en la seva imatge i retolació. Arxiu FGC (1982).*



*Un grup d'escolars, en els primers anys d'FGC, a l'estació de Les Planes. Arxiu FGC (c1985).*



Obres del soterrament de Terrassa.  
Arxiu FGC (1984).



## LES UT 111 ELS PRIMERS TRENS D'FGC

A la xarxa Barcelona-Vallès, on encara circulaven recarrossats alguns dels trens Brill originals de la línia, FGC va portar a terme durant la dècada dels vuitanta un ambiciós pla de modernització que contemplava tant la completa reconstrucció de les vies i les instal·lacions, com la renovació del material mòbil. Aquest pla es va materialitzar amb l'arribada l'any 1983 del primer tren elèctric de la nova sèrie 111, que va estar formada per 20 unitats de tren. Aquesta nova generació va representar una veritable ruptura amb la tradició i les pràctiques de la línia i van permetre la introducció de noves tecnologies i la substitució de bona part del material clàssic.

A més, el programa d'inversions també va incloure importants actuacions sobre les infraestructures com la construcció d'una nova línia al campus de Bellaterra de la Universitat Autònoma (1984),



L'arribada dels nous trens 111 va permetre la retirada dels trens més antics. Arxiu FGC.

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



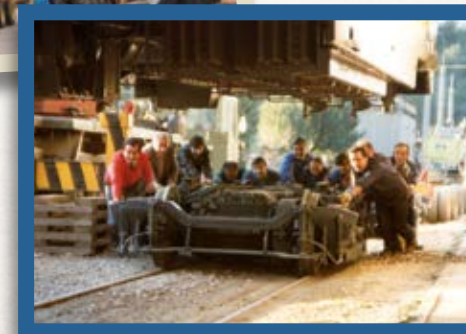
el soterrament del tren a Terrassa (1987), la modernització de totes les estacions, la duplicació de via dels trams de Sant Cugat a Sabadell i Terrassa (1985-1993), la posada en servei del Control de Trànsit Centralitzat (CTC) de Sarrià o la introducció de moderns sistemes de control com l'ATP. D'aquesta manera, a principi de la dècada dels noranta la xarxa ja havia esdevingut un exemple de tren suburbà capdavanter i modern.



Espectacular trasllat de la primera unitat de la sèrie 111 pel centre de Barcelona.  
Arxiu FGC (1983).



Arribada als tallers de Sarrià de les unitats 111.  
Foto Carles Salmerón (1983).



Les noves generacions de personal van ajudar al renaixement de les xarxes ferroviàries. Arxiu FGC.



*El servei de mercaderies va ser modernitzat amb locomotores dièsel de gran potència. Arxiu FGC (1995).*



*Els treballs de renovació de via, com a la línia de Martorell a Igualada, van ser una de les primeres prioritats de la companyia. Arxiu FGC (1982).*

## LA MODERNITZACIÓ DELS CATALANS

Per la seva part, a la xarxa dels Ferrocarrils Catalans, o Llobregat-Anoia, FGC també va endegar un complet pla de renovació que contemplava un seguit d'actuacions per a la modernització dels trens i les estacions que, en alguns casos com el de la línia entre Martorell i Igualada, adoptaven un caràcter d'urgència per l'estat de la infraestructura.

Així, durant la dècada dels vuitanta es va portar a terme el soterrament de la línia entre Sant Boi i Barcelona (1985-1987); l'entrada en servei de les noves línies de mercaderies del Port de Barcelona (1985), de Santpedor a Sallent (1985) i la variant de la línia de Súria (1996); la modernització de totes les vies i estacions de la xarxa; la reconstrucció de la pràctica totalitat dels ponts; l'electrificació de la línia entre Monistrol i Manresa; i la implementació de nous sistemes de senyalització i comunicacions.

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



Quant al material mòbil, també es va decidir la completa renovació del parc que encara estava format per automotors i locomotores dels anys cinquanta i seixanta. D'aquesta manera, es van adquirir deu noves unitats de la sèrie 211, es van modernitzar els automotors de les sèries 3000 i 5000 i, pel transport de mercaderies, es van comprar tres noves locomotores de gran potència i una nova flota de vagons.

*Obres de construcció de la variant de Sant Andreu de la Barca. Arxiu FGC (c1992).*



*Les línies de mercaderies van ser renovades amb nous traçats i material mòbil. Arxiu FGC (1985).*



*Una unitat de la sèrie 211 sota el massís de Montserrat. Arxiu FGC (1989).*



## NEU I MUNTANYA EL CREMALLERA DE NÚRIA

L'any 1986, amb la integració del Cremallera de Núria a l'estructura de la companyia, FGC va donar el primer pas per esdevenir una de les empreses ferroviàries més variades del món atès que, no només incorporava la gestió d'un nou mitjà de transport, sinó d'un tipus de servei diferent vinculat al turisme i als esports de muntanya.

El Cremallera de Núria, l'únic mitjà de transport que arriba fins a la Vall del mateix nom, va ser construït per la companyia Ferrocarrils de Muntanya a Grans Pendent (FMGP) a finals dels anys vint i va ser inaugurat el 22 de març de 1931. La línia va passar a dependre de la Generalitat de Catalunya l'any 1982 i, de seguit, va ser sotmesa a un ampli procés de modernització que va culminar amb la seva integració a la xarxa d'FGC. La renovació del cremallera va incloure accions com la posada en servei de tres nous automotors, la modernització de les locomotores i els cotxes de viatgers, la construcció dels tallers de Ribes-Vila o la substitució de les vies.

Finalment, la integració del Cremallera de Núria també va suposar la incorporació a FGC de les diferents instal·lacions d'esquí de les estacions de Vall de Núria i La Molina, a més dels funiculars de Montserrat.

*Un dels clàssics  
Cremallera de Núria a la seva  
arribada al santuari.  
Foto Carles Salmerón  
(1984).*



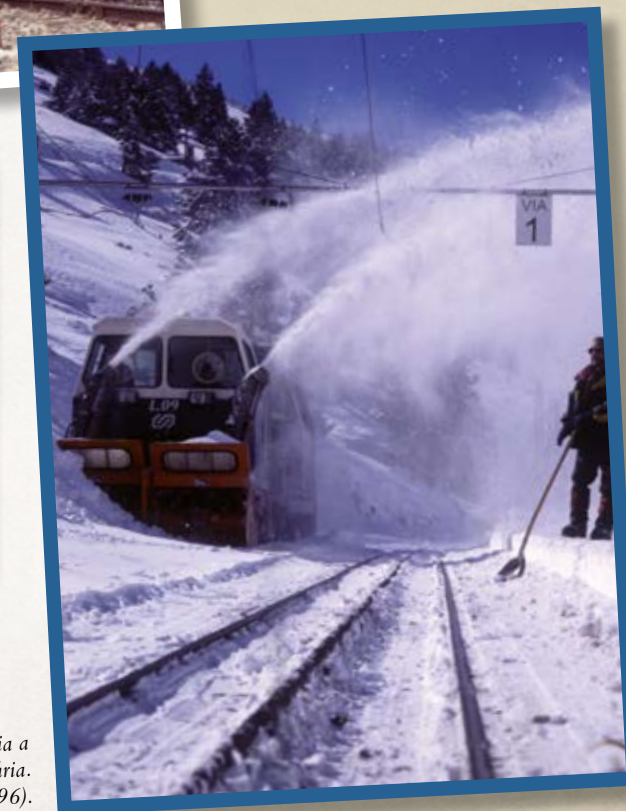
*Neteja de la via del Cremallera de Núria.  
Arxiu FGC (1983).*



*Primers viatges dels  
nous automotors SLM  
a l'estació de Queralbs.  
Arxiu FGC (1985).*



*Nous tallers del Cremallera de Núria a  
l'estació de Ribes-Vila. Arxiu FGC (1986).*



*Neteja de via a  
l'estació de Núria.  
Arxiu FGC (1996).*



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



## EL METRO DEL VALLÈS AL METRO DEL BAIX LLOBREGAT

A mitjan anys noranta les xarxes d'FGC van començar una nova etapa amb l'entrada en servei del Metro del Vallès el 25 de juny de 1996 i del Metro del Baix Llobregat el 3 de novembre de 1998. Els nous serveis van representar un canvi substancial al sistema d'exploració de les xarxes, possiblement el més important des de la seva inauguració, ja que va establir un horari amb una elevada freqüència de pas a totes les línies.

La posada en marxa dels nous serveis va ser possible gràcies a un seguit d'actuacions entre les que destaca l'adquisició de les 63 noves unitats elèctriques de les sèries 112 i 213. De la mateixa manera, també es van construir els nous tallers i dipòsit de Rubí, el denominat Centre Operatiu de Rubí (COR), que a partir de l'any 1994 va esdevenir en els tallers centrals de la companyia.

El Metro del Vallès i del Baix Llobregat ben aviat van assolir uns resultats molt reeixits i ja durant el primer any de funcionament van augmentar en dos milions el nombre de passatgers. En tot cas, l'increment de viatgers més notable va tenir lloc poc després, gràcies a la progressiva integració tarifària de les línies d'FGC en la xarxa integrada de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM) a partir de 1998.



L'estació de Les Planes. Arxiu FGC (1996).

Dues unitats 112 a l'estació de Les Planes. Arxiu FGC (1996).



Inauguració de l'electrificació de la línia Martorell-Igualada. Arxiu FGC (1999).



Nova imatge corporativa del Metro del Vallès. Arxiu FGC (1996).





## UNA COMPANYIA DE FUNICULARS

A les portes del segle XXI, FGC disposava d'un seguit d'instal·lacions de transport per cable, funiculars i telefèrics, que encara que oferien un bon i renovat servei van ser sotmesos a un procés complet de modernització.

L'any 1998 el Funicular de Vallvidrera, que va ser construït per la mateixa companyia del Tren de Sarrià l'any 1906, va ser renovat amb nova maquinària i vehicles per ser integrat dins del nou servei del Metro del Vallès. Per la seva banda, els funiculars de la Santa Cova i Sant Joan, ambdós ubicats a la muntanya de Montserrat i incorporats sota la gestió de la companyia juntament amb el Cremallera de Núria l'any 1986, també van ser objecte d'una completa modernització. El de Sant Joan, inaugurat l'any 1918, va ser dotat de noves carrosseries l'any 1997 i de nous vehicles i maquinària els anys 2015 i 2016. El Funicular de la Santa Cova, en funcionament des de 1929, va ser recarrossat l'any 2001.

A la vila de Gelida, el funicular que uneix el municipi amb l'estació del ferrocarril, una línia inaugurada l'any 1924 i gestionada per FGC des de l'any 1980, va ser completament modernitzat els anys 1982 i 2019. Finalment, a la Vall de Núria, l'antic Funicular de l'Hotel Puigmal va ser substituït per un telefèric pulsé l'any 1988.

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



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



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



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



*El Funicular de Gelida. Arxiu FGC.*





## LES ESTACIONS D'ESQUÍ COMPETICIÓ I TURISME

A finals dels anys 90, la necessitat d'oferir un gran domini esquiable que pogués competir amb les principals estacions d'esquí d'Europa va motivar la planificació de noves instal·lacions i remuntadors a La Molina. La principal actuació va consistir en la construcció i posada en servei del Telecabina de La Molina, l'any 1999, que, conjuntament amb l'acord assolit amb la veïna estació de Masella, permet els esquiadors descendir per les pistes d'ambdues estacions sota la marca d'Alp 2.500. De la mateixa manera, a partir de l'any 2000, La Molina va ampliar també l'oferta d'activitats complementàries d'estiu, com el lleure al voltant del nou llac, i d'hivern, com el circuit de trineus de gossos o de raquetes de neu. Es tracta d'un model de negoci turístic gràcies al qual va aconseguir l'any 2002 el reconeixement de la Q de qualitat turística.

Actualment, l'esperit de modernització i renovació que des d'FGC s'ha aplicat a les instal·lacions turístiques i esportives, sempre en consonància amb la conservació i el respecte pel medi natural, han convertit moltes d'elles en estacions de referència que han acollit la celebració d'importants competicions esportives.

*Les estacions d'esquí sempre han acollit importants esdeveniments esportius.  
Arxiu FGC.*



*Màquines trepitjaneu a les pistes de La Molina. Arxiu FGC (1999).*



*El popular Descens Infantil de l'1 de gener celebrat a La Molina. Arxiu FGC (2001).*

*Les estacions d'esquí també acullen múltiples activitats al llarg de l'any. Arxiu FGC (2001).*



*El Telecabina de la Molina. Arxiu FGC (1999).*



## EL NOU CREMALLERA DE MONTSERRAT



*El nou Cremallera de Montserrat.  
Arxiu FGC (2009).*

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 Pendants (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 Cremallera de Montserrat inicia el seu recorregut a l'estació de Monistrol de Montserrat.  
Arxiu FGC (2003).*

*Un dels primers viatges de proves del nou Cremallera de Montserrat.  
Arxiu FGC (2003).*



*Un dels automotors Stadler a l'entrada de l'estació de Monistrol Vila. Arxiu FGC (2003).*



*El Cremallera de Montserrat ascendeix a la serra per mitjà d'un traçat espectacular.  
Arxiu FGC (2003).*





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

## EL TREN DEL CIMENT

El Ferrocarril Turístic de l'Alt Llobregat, més conegut com a Tren del Ciment, atès el seu reduït ample de via (600 mm) conforma la línia ferroviària més petita d'FGC. Va ser inaugurat el 10 de juliol de 2005 i de seguida va esdevenir en un dels principals atractius turístics de la comarca. El seu nom ve donat pels seus orígens històrics, que es remunten a principi del segle XX, quan

es va construir la línia ferroviària entre Guardiola de Berguedà i La Pobla de Lillet per tal de millorar les comunicacions de la propera fàbrica de ciment, ubicada al terme municipal de Castellar de n'Hug, i donar sortida a la seva producció.

La inauguració del servei de viatgers, l'any 1914, va trencar durant les següents dècades el tradicional aïllament de la comarca, així com, la línia també va oferir una sortida a les mercaderies i matèries primeres de la zona. El creixement del transport per carretera a partir dels anys cinquanta va provocar la seva clausura l'any 1963. Tanmateix, l'espectacular bellesa de la part alta del traçat va motivar un grup de persones, encapçalades per entitats civils, a portar

endavant la seva reconstrucció com a ferrocarril turístic a mitjan anys vuitanta. Des de la seva entrada en servei, sota la gestió d'FGC, no ha parat d'atraure turistes.



Una de les composicions del Tren del Ciment al seu pas per La Pobla de Lillet.  
Foto Joan C. Salmerón (2011).

## EL CREIXEMENT DE TURISME I MUNTANYA

L'any 2008 el Cremallera de Núria va viure una veritable revolució gràcies a la qual va tornar a situar-se al capdavant dels ferrocarrils de muntanya d'Europa. L'entrada en servei del nou Túnel del Roc del Dui va permetre augmentar la fiabilitat de l'explotació i substituir l'antic traçat amb grans zones de despreniments. Aquest nou procés de modernització també va incloure altres actuacions com l'adquisició de nous automotors l'any 2003, la construcció d'una cotxera a Ribes-Enllaç l'any 2009 o la remodelació de l'estació de Queralbs l'any 2012. Paral·lelament també es va modernitzar l'estació d'esquí de Núria i es va dotar la vall d'un seguit d'instal·lacions i equipaments que van permetre la promoció de les activitats turístiques i esportives tot l'any, més enllà de l'hivern.

Alhora, empresarialment es va potenciar encara més la marca de Turisme i Muntanya amb la incorporació de la gestió de les estacions d'esquí d'Espot i Port Ainé l'any 2011 i de Vallter l'any 2013 que, d'aquesta manera, es van sumar a les estacions de la Vall de Núria i La Molina. En els darrers anys, aquest conjunt d'estacions d'esquí s'han convertit en un dels principals motors econòmics i socials de les comarques pirinenques.

Un dels nous automotors Stadler al Túnel del Roc del Dui. Arxiu FGC (2008).



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



## DE LLEIDA A LA POBLA UNA NOVA MOBILITAT REGIONAL

Recentment, amb l'entrada en servei de les noves unitats Stadler, l'any 2016 va materialitzar-se definitivament l'assumpció per part d'FGC de la línia ferroviària entre Lleida i La Pobla de Segur. La línia havia estat inaugurada fins a Balaguer l'any 1924 i fins a La Pobla, gairebé tres dècades després, l'any 1951. Durant les dècades posteriors, la manca d'inversions i manteniment van provocar el declivi de la línia i, a mitjan anys vuitanta, es va plantejar el seu tancament, només evitat gràcies a la forta mobilització ciutadana. En aquest context, la Generalitat de Catalunya i el govern central de Madrid van iniciar una llarga negociació per al traspàs de la gestió de la línia a FGC, que va finalitzar l'any 2005.

Una vegada formalitzat, la prioritat va ser la millora i renovació total de les precàries infraestructures heretades, mentre que l'explotació va ser provisionalment subcontractada a Renfe. Gairebé una dècada després, al 2014, va iniciar-se una nova fase per a la línia amb l'assumpció completa d'FGC de l'explotació de la mateixa, la formació del nou personal, la futura integració urbana al seu pas per Balaguer i l'adquisició de nou material mòbil.



*Els nous automotors Stadler a l'estació de Balaguer.  
Foto Joan C. Salmerón (2016).*



*Primera circulació de proves, amb el seu personal, dels nous automotors Stadler a l'estació de La Pobla de Segur.  
Arxiu Salmerón (2016).*



*Personal de circulació de la línia Lleida - La Pobla de Segur.  
Foto Joan C. Salmerón (2016).*

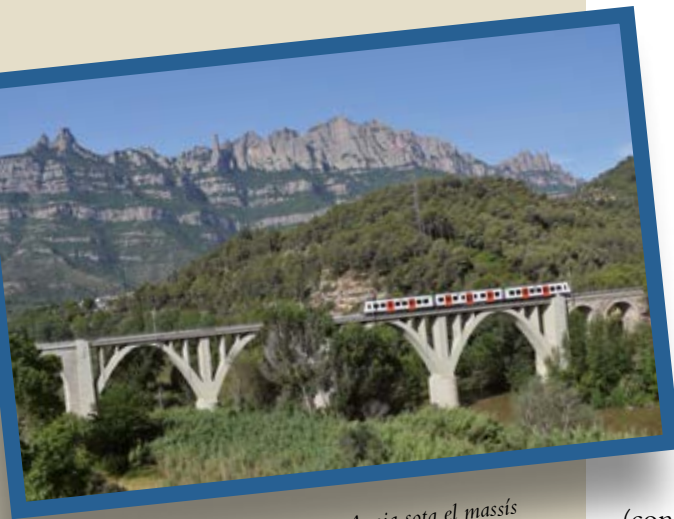


*Un dels nous automotors Stadler a l'estació de Balaguer.  
Foto Joan C. Salmerón (2016).*



*Primeres circulacions dels nous automotors Stadler.  
Foto Joan C. Salmerón (2016).*





Un tren de la xarxa Llobregat-Anoia sota el massís de Montserrat. Foto Joan C. Salmerón (2016).

## PRESENT I FUTUR D'UNA XARXA FERROVIÀRIA INNOVADORA

Els canvis que la xarxa dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha experimentat durant les darreres quatre dècades són evidents: la majoria d'estacions i instal·lacions han estat reformades, les andanes han estat allargades i 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. Prova d'això són les successives mencions que han rebut als prestigiosos premis Brunel (considerats com als premis Nobel de l'enginyeria) la construcció de les estacions d'Universitat Autònoma i de Sabadell-Estació i, també, la rehabilitació de l'estació de Sant Cugat.

Després de les importants i recents entrades en servei dels nous metros de Terrassa (2015) i de Sabadell (2017) i de l'adquisició d'una nova generació de trens moderns (sèrie 115) que aviat es posaran en servei, els reptes de futur encara en són molts i no menys importants. La futura construcció del perllongament de la línia Llobregat-Anoia de Plaça Espanya fins a Gràcia, el projecte de túnel directe entre Barcelona i el Vallès o els futurs serveis de viatgers per la xarxa ferroviària d'alta velocitat són exemples de com la companyia avança ferma per aquest segle XXI.

Quaranta anys després del seu naixement, l'esperit d'innovació i superació que han marcat aquesta llarga història continua viu al dia a dia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.



Els perllongaments de Terrassa i Sabadell han iniciat una nova etapa de creixement a la xarxa Barcelona-Vallès. Foto Joan C. Salmerón (2017).



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





**Generalitat  
de Catalunya**



**FGC**  
Ferrocarrils  
de la Generalitat  
de Catalunya



Compromesos  
i preparats  
per al **futur**