



# Cent anys de ferroc

Enguany s'ha celebrat el centenari de la línia de FGC entre Barcelona i Martorell

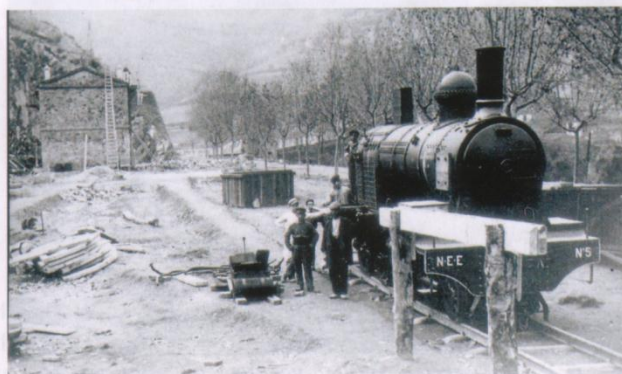
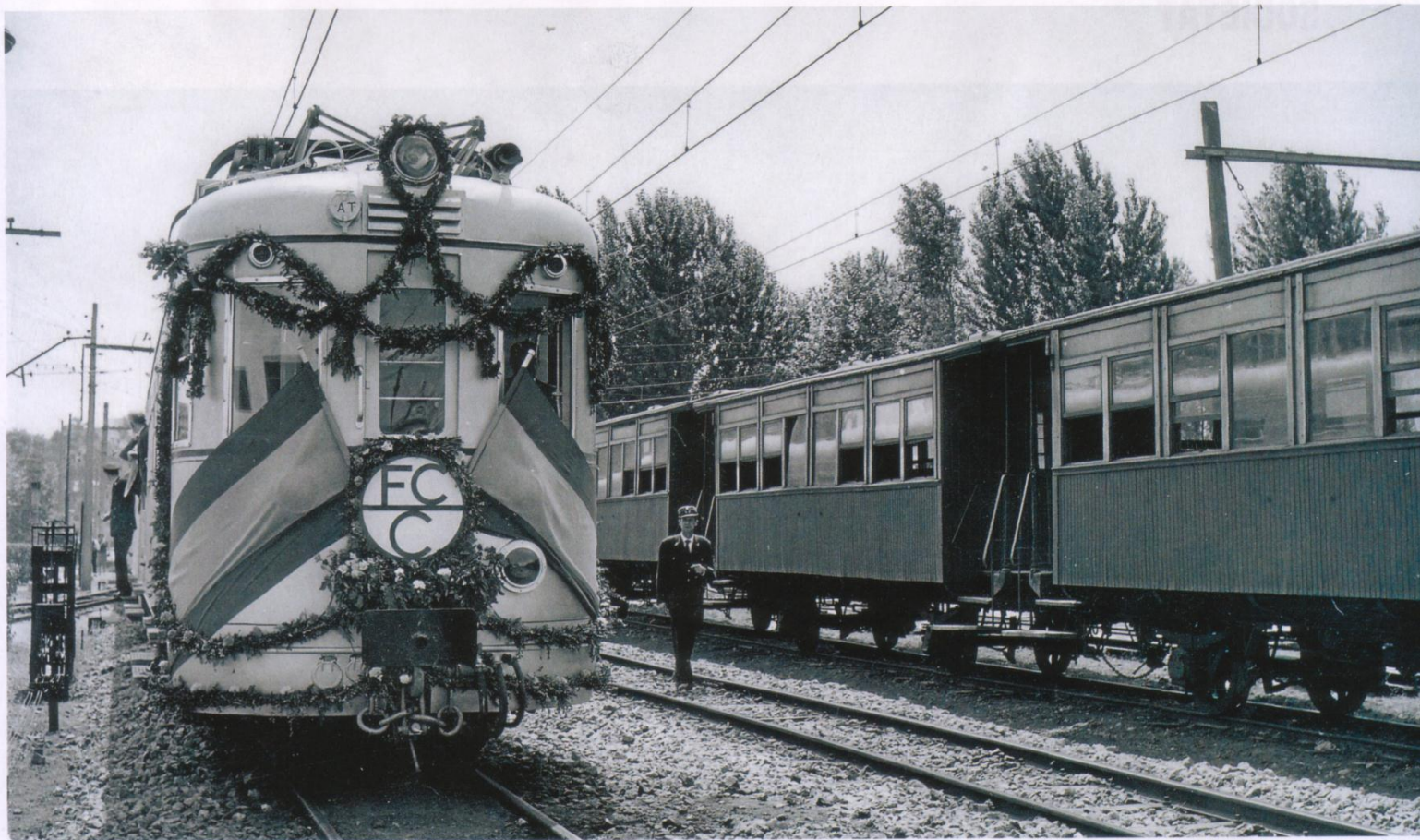
ROSA M. BRAVO

**U**n pont a l'edat mitjana o una línia ferroviària al segle XX. L'existència d'una infraestructura ha estat sovint cabdal per canviar l'esdevenir d'una ciutat. És el que li va passar a Sant Boi, que fins al segle XVI havia estat un lloc de pas obligat pel pont que travessava el Llobregat i que va perdre centralitat fins que es va construir la xarxa ferroviària de Martorell a Barcelona. El carrilet, com se'l coneix, «va canviar la vida del poble i va ser un revulsiu per a Sant Boi i la comarca», explica l'alcalde, Jaume Bosch. Fins al 1912, de Sant Boi a Barcelona es trigava entre quatre i cinc hores amb carro. A partir d'aquesta data, la comunicació es va reduir a 30 minuts gràcies a la connexió per tren, i això va fer créixer la població fins als més de 80.000 habitants de l'actualitat.

La construcció del carrilet va ser possible després de diversos projectes frustrats, que van ser conseqüència del procés d'industrialització que va viure Catalunya a mitjan segle XX. Calia una bona xarxa de comunicació que facilités l'arribada de matèria primera i que transportés les mercaderies que es generaven a les colònies de la indústria tèxtil de les conques de l'Anoia i el Llobregat i l'explotació de la conca carbonífera de Berga. A l'Anoia, el Bages, el Berguedà i el Baix Llobregat es van desenvolupar dues línies de tren de via estreta, però les mercaderies s'havien de transbordar als trens que circulaven per les vies amples que connectaven Barcelona amb Saragossa i Tarragona. Aquest procés retardava l'arribada de les mercaderies i encaria el transport, fet que va posar en evidència la ne-

cessitat d'una nova línia que connectés diferents poblacions amb Barcelona. Ja n'existien algunes de via ampla, com la línia entre Barcelona i Molins de Rei, o entre Barcelona i Vilanova. Aquestes, però, marginaven les poblacions del marge dret del Llobregat. I a finals del 1881 un grup d'industrials i propietaris es van unir per impulsar el projecte Ferrocarrils-Tranvías del Bajo Llobregat. La idea de crear una connexió entre Vallirana i Barcelona no va tirar endavant i posteriorment una empresa belga va prendre el relleu amb la creació de la societat Camino de Hierro del Nordeste de España. Aquesta empresa va replantejar el projecte i finalment es va inaugurar la línia Martorell-Barcelona el 29 de desembre del 1912.

El 1919 es va constituir la Compañía General de Ferrocarriles



Una imatge actual i tres d'antigues del carrilet. / M. PÉREZ / FGC

## La història, en un llibre

«El tren és un dels elements més importants d'articulació del territori, i en el cas del carrilet va tenir gran importància en el canvi de vida», assegura Carles Riba, president del Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat. Aquesta entitat ha editat un quadern que recull la història del carrilet i que complementa l'exposició de Ferrocarrils de la Generalitat que durant aquest 2012 ha visitat diferents municipis del Baix Llobregat connectats per la línia ferroviària

Catalanes, que va donar un gran impuls pel que fa a obres i nous materials. El 1924 es va construir un tram subterrani fins a la plaça Espanya de Barcelona. Com que els trens de vapor no podien circular pels túnels es va electrificar la línia fins a Sant Boi. Això va permetre que els trens circuïssin amb més freqüència, i Sant Boi va esdevenir un centre neuràlgic fins que l'electrificació va arribar a Martorell el 1968. La línia va viure moments difícils arran de la crisi del 1929, que va provocar que la companyia presentés suspensió de pagaments. I durant la Guerra Civil, que va deixar unes línies molt malmeses pels bombardejos i una situació caòtica després que un exèrcit republicà en retirada ordenés dinamitar els ponts sobre el Llobregat.

La línia es va anar dotant de més estacions, i el 1963 es va pre-

sentar un ambiciós pla de modernització que va permetre la supressió de les locomotores de vapor i els cotxes de fusta. La crisi dels 70 va acabar amb la línia en mans de l'Estat fins que la instauració de la Generalitat va comportar el traspàs de competències amb la creació el 1979 de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). La xarxa es va modernitzar i el 1985 es va fer subterrani el tram entre Cornellà i l'Hospitalet. Es van construir noves estacions, com el Gornal, Magòria-la Campana i Europa-Fira, i la línia va quedar configurada tal com està avui dia. Ara, com reconeix el president de FGC, Enric Ticó, «estem en un moment inversor molt difícil», però tot i així creu que «aquesta línia ens reforça l'autoestima, ja que és una de les punteres del món en puntualitat i accessibilitat».