

## **Conferència**

29 de novembre de 2012

### **"L'arribada del ferrocarril a Sant Andreu de la Barca. 100 anys d'un esdeveniment que canviarà un poble"**

**Mercè Aymerich**

Bona nit a tothom

Dins els actes que la Regidoria de Cultura està preparant per commemorar el centenari de l'arribada del carrilet Barcelona-Martorell 1912-2012, es va considerar poder presentar una conferència que expliqués **"L'arribada del ferrocarril a Sant Andreu de la Barca. 100 anys d'un esdeveniment que canviarà un poble"**

La conferència que hem preparat explica tot el procés des dels primers indicis que tenim fins a la data de la inauguració, el 29/12/1912.

Com que estem parlant d'una línia de tren que afecta diferents municipis, la seva història també està lligada a tot el territori. Així doncs, intentaré explicar-vos com neix la idea, com evoluciona fins arribar a l'arribada sense deixar de banda com es trobava Sant Andreu de la Barca en aquell moment.

Aprofito per recordar-vos que demà a les 13 h. hi ha la descoberta d'un monòlit commemoratiu a l'av. del Parlament, cruïlla amb el carrer de la Palla, a les 13 h on hi sou tots convidats.

Us vull recordar que l'exposició serà oberta tots aquests dies festius..... i que el proper 5 de desembre es fa la presentació del llibre 100 anys de carrilet a Sant Boi de Llobregat.

#### **DIAPOSITIVA 1**

La història del ferrocarril no es pot desvincular de la història del naixement i evolució de les colònies i del procés d'industrialització que es produeix a Catalunya a mitjan del segle XIX. Concretament, a la zona de l'alt Llobregat es vivia una època de prosperitat per la instal·lació de colònies de la indústria tèxtil i l'explotació de la conca carbonífera de Berga.

Les colònies industrials eren pobles petits equipats amb serveis bàsics amb capacitat per mantenir una població tutelada pel propietari de la colònia. Neixen en zones rurals a prop del riu per aprofitar la força hidràulica. Al Baix Llobregat podem anomenar-ne tres de molt importants.

Colònia Sedó a Esparreguera, 1846

#### **DIAPPOSITIVA 2**

Colònia Can Bros a Martorell, 1852

#### **DIAPPOSITIVA 3**

Colònia Güell a Santa Coloma de Cervelló, 1890

#### **DIAPPOSITIVA 4**

Ara bé, els rudimentaris sistemes de transport de l'època comprometien la competitivitat dels productes i els encarien. Era necessari disposar d'una bona xarxa de comunicacions que facilités per una banda l'arribada de la matèria primera i per l'altra, la distribució final per tot el país i garantir, així, una òptima producció.

A Sant Andreu de la Barca també hi va haver intents de fer arribar aquest procés d'industrialització. L'any 1870 essent alcalde Joan Falguera, es convoca una reunió amb assistència de la major part dels veïns per discutir de l'obertura d'un canal en el riu Llobregat passant proper al municipi per la construcció d'un molí fariner i fàbrica de fils i teixits. Aquest projecte havia estat concedit als Srs. Castro i Montaña per Reial Ordre 10/05/1885, i des d'aquell moment havia quedat abandonat.

#### **DIAPPOSITIVA 5**

Dos anys més tard, essent alcalde accidental Gaspar Duran (acta 22/01/1874) es convoca de nou els veïns per discutir en relació a l'anunci publicat pel Govern Civil en el qual el Sr. Piella i Castro demanen la concessió i permís de l'aprofitament d'aigües del riu Llobregat per donar força motriu a 2 fàbriques de filats i teixits que pretenen construir en aquest terme (el molí fariner ja no hi figura). Aquesta autorització ja s'havia concedit feia 15 anys i hi havia molta desconfiança: es pensava que al darrere d'aquesta petició hi havia més una activitat especulativa: lligar la concessió i vendre-la més endavant a un tercer. Per això l'ajuntament manifesta l'oposició i reclama al Governador que aquesta concessió es faci a favor del municipi.

Tot i així aquestes fàbriques no van arribar. Si hagués estat així tindríem un altre Sant Andreu de la Barca.

El ferrocarril havia aparegut a la comarca del Baix Llobregat a la 2a meitat del segle XIX. La línia de via ampla de Barcelona-Molins de Rei s'inaugurava el 1854 i arribava a Martorell el 1859. Aquest traçat, però, marginava les poblacions situades al marge dret del riu Llobregat.

Aquest fet provoca que l'ajuntament de Sant Andreu de la Barca impulsi la construcció d'una passarel·la per creuar el riu i facilitar a la població poder accedir a l'estació del ferrocarril de via ampla.

El primer document conservat a Sant Andreu de la Barca que ens parla de la construcció d'una passarel·la és de 1869. És un estat de càlcul, molt detallat, que ens permet imaginar-nos com havia de ser.

#### **DIAPOSITIVA 6**

Al voltant de 1879-1880 l'alcalde Joan Falguera impulsa la construcció de la passarel·la. Es busquen ajuts per finançar el projecte mitjançant la Diputació Provincial i la companyia de ferrocarril de la línia Barcelona-Tarragona entenen que aquesta última es beneficiaria per l'augment dels usuaris. Aquests ajuts no arriben i la passarel·la es construeix gràcies a l'empenta definitiva en mans de Joan Falguera, Antoni Jansana i Pelegrí Soler que manifesten la voluntat d'anticipar el cost del projecte fins que es resolgui el finançament. El cost previst és de 3.000.-ptes.

L'objectiu primordial del que coneixem com a "palanca" era connectar els santandreuencs amb la línia del ferrocarril que tenia una estació al terme municipal del Papiol, a un quilòmetre i mig en comptes d'haver d'arribar fins a Molins de Rei que suposava un desplaçament de 6,5 km.

#### **DIAPOSITIVA 7**

La necessitat de dotar aquesta banda del territori d'una xarxa que permetés l'arribada de les mercaderies i productes així com el transport de passatgers i incidir en el creixement definitiu de les poblacions afectades va provocar que a finals de 1881 un grup d'industrials i propietaris s'associessin per tirar endavant el projecte *Ferrocarriles-Tranvías del Bajo Llobregat (FTBLL)*. Amb aquest objectiu es crea la societat *Crédito Marítimo* i el 1882 es sol·licita la concessió per establir una xarxa de tramvies de vapor que comunicaria vàries poblacions de la comarca.

La primera notícia que ens arriba a Sant Andreu de la Barca de la voluntat de començar a bellugar-se per aconseguir el ferrocarril és de 1882.

## **DIAPPOSITIVA 8**

Com podeu veure "las cosas de palacio van despacio", trigaran encara 30 anys en veure arribar el tren.

L'alcalde Joan Falguera és convidat per part del diputat Eusebi Jover a una reunió al seu domicili particular de Barcelona per participar en una reunió juntament amb una comissió que s'havia creat per tractar de la prolongació del tramvia de Pallejà.

La influència de diputat Jover i la relació amb l'alcalde Falguera sembla evident. Jover havia estat diputat provincial entre 1872-1873 i anteriorment alcalde accidental de l'Ajuntament de Barcelona (vinculat al partit republicà Progressista de Catalunya). S'insta que vagi acompanyat del Srs. Amigó, Palet i altres que consideri (s'entén que són persones influents, propietaris...).

## **DIAPPOSITIVA 9**

Pocs dies més tard, ja s'està parlant d'adquirir els terrenys on s'havia d'ubicar l'estació. De fet, diumenge 2 de juliol s'havia celebrat una reunió general de tota la població per tractar aquest assumpte i la Junta de Carns s'havia ofert a pagar l'import del terreny on s'emplaçava l'estació.

El primer projecte *Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat a Barcelona* és de 1883. Jo en destacaria el seu objectiu:

*"Nos proponemos venir á satisfacer una necesidad, cada dia más sentida, cual es la de unir directamente á esta capital las populosas poblaciones de la cuenca del Bajo Llobregat, facilitando las comunicaciones y acarreos de los primeros elementos de via á una comarca industrial y de mucha produccion agrícola por su fértil suelo".*

## **DIAPPOSITIVA 10**

El projecte planteja una línia de cost reduït que aprofita el traçat de la carretera de la mateixa manera que s'estava fent a Europa per a la construcció de petits ferrocarrils d'interès local.

Constava d'una línia principal de Barcelona a Vallirana de la qual sortien tres ramals:

1. Cornellà de Llobregat a Sant Feliu de Llobregat
2. Sant Boi de Llobregat al Prat de llobregat
3. Sant Vicenç dels Horts a Sant Andreu de la Barca

## **DIAPPOSITIVA 11**

D'aquest projecte, jo destacaria un parell de qüestions:

1. L'eix principal és BCN-Vallirana per aprofitar els jaciments de guix i calç.
2. Un ramal de SVH a Sant Andreu de la Barca per la important producció agrícola de la zona.

La concessió finalitza a Sant Andreu de la Barca, la qual cosa vol dir que en aquest projecte no es preveia d'entrada enllaçar amb Martorell.

Aquest projecte ja preveu una estació de 3a categoria a Sant Andreu de la Barca ubicada a prop dels murs de tanca de les cases del centre de la població a l'extrem d'un carrer.

El 6 d'octubre es concedeix mitjançant Reial ordre la concessió per l'explotació per un període 60 anys. Les obres s'havien d'iniciar en 3 mesos i estar finalitzades en 3 anys. Pocs dies després, 12 d'octubre, es canvia el nom a la companyia per dir-se *Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat* i ajustar-se així al seu objectiu principal.

De fet les expropiacions ja s'havien iniciat dos anys abans, el 1883.

#### **DIAPPOSITIVA 12**

La societat entra en un procés greu de crisi i durant diferents anys van anar demanant pròrrogues a la concessió.

L'any 1891 es refà el projecte inicial, i passa a dir-se

**"Proyecto de Ferrocarril Económico de Martorell á Barcelona por S. Vicente de Horts y S. Baudilio de Llobregat (prolongación del ferrocarril de Igualada á Martorell)".**

#### **DIAPPOSITIVA 13**

Malgrat que pel títol del projecte s'intueix que aquest cop sí que hauria d'arribar a Martorell, la concessió és la de 1885 i, per tant, continua essent fins a Sant Andreu de la Barca.

Els objectius de la línia Martorell-Barcelona eren:

1. Prolongar el ferrocarril de la línia Igualada-Martorell que estava en construcció;
2. Donar servei a "las importantes poblacions de San Andrés de la Barca, Pallejá, San Vicente de Horts y San Baudilio de Llobregat, no servidas actualmente por ferrocarril alguno...." i continua més endavant:

"...los pueblos nombrados quedarían enlazados con Barcelona del modo perfecto á que tienen derecho, pueblos que en realidad no son mas que arrabales de Barcelona...."

En aquest projecte es posa de manifest la necessitat d'unir el ferrocarril d'Igualada a Martorell fins a Barcelona. De fet, la línia de *Ferrocarril Central Catalán* que unia Igualada amb Martorell s'havia consolidat l'any 1892 i donava sortida a la producció cotonera de les indústries igualadines i la seva zona d'influència però en l'arribar a Martorell calia fer un procés de transbordament de la mercaderia per portar-la a la línia de Tarragona-Barcelona d'ample ordinari.

#### **DIAPOSITIVA 14**

En la memòria d'aquest projecte s'insisteix en què el ferrocarril que es projecta de Martorell a Barcelona és fruit de la necessitat de dotar als municipis d'un sistema de transport i no la de competir amb les línies ja existents.

En aquest projecte està previst construir l'estació de Sant Andreu de la Barca darrere el nucli de població i probablement s'hi accediria a través del camí del raval de Corbera.

#### **DIAPOSITIVA 15**

L'any 1898 les obres de construcció no havien arribat a Sant Andreu de la Barca. Des de l'Alcaldia de Sant Boi de Llobregat es promou crear una comissió dels pobles afectats per pressionar:

"todo lo que tienda a facilitar las vías rápidas de comunicación en la comarca debe de acogerse con aplauso por que con ello se fomenta la riqueza del país...."

"...no es menos exacto que las insignificantes obras que en la época de la concesión realizó la compañía fueron paralizadas completamente y en la actualidad no existe fundada esperanza de que la empresa abandone el obstraccionismo en que las tiene..."

#### **DIAPOSITIVA 16**

El descontentament dels municipis afectats és evident.

Retornem a Sant Andreu de la Barca: en quina situació es trobava a finals del segle XIX?

Doncs bé, l'economia del municipi era predominantment agrícola. Segons el cens de 1890 el 79,57% es dedicava a l'agricultura, el 12,77% a la indústria (paletes, ferrer, sabater, manyà, constructors de carros, forners, cadiraies...) i el 7.66% a altres oficis (metge, comerciant, 2 barbers, 8 traginers, 2 mestres). Aquest cens es refereix a la població masculina, que era qui en aquell moment tenia dret a vot.

L'any 1897 Sant Andreu de la Barca tenia 825 habitants.

Cal destacar dos aspectes molt importants que havien transformat i condicionat Sant Andreu de la Barca:

1. l'aparició de la fil·loxera: Sant Andreu de la Barca tenia una importantíssima producció de vinya i aquesta maleïda plaga (que havia entrat per la plantació d'uns ceps americans en contacte amb els europeus per França l'any 1863) havia arruïnat la producció. Ja l'any 1895 s'inicia un expedient per condonar la contribució territorial de les finques afectades.

#### **DIAPPOSITIVA 17**

2. Canal Sedó. És una infraestructura construïda a finals del segle XIX per recollir l'aigua i conduir-la fins la central elèctrica situada ja en el terme municipal de Corbera. La concessió al Sr. Sedó es va publicar el 1897 per aprofitament d'aigua del riu Llobregat per a ús industrial amb imposició d'una servitud d'aqüeducte sobre els terrenys afectats. La construcció del canal canvia la fisonomia del municipi i condiona el futur ferrocarril.

#### **DIAPPOSITIVA 18**

Una altra data important per activar el pla de ferrocarrils és l'any 1904.

L'Institut Agrícola Català de Sant Isidre publica el pla de ferrocarrils secundaris que suposa la reactivació del projecte. Aquesta associació agrària aglutinava la majoria de perfils empresarials vinculats al món agrari. L'Ajuntament de Sant Andreu de la Barca fa constar en acta expressament el 9 d'octubre la seva satisfacció pel benefici que suposarà per la població i la comarca:

"Dióse cuenta el plan de Ferrocarriles Secundarios publicado y remitido por el Instituto Catalán San Isidro y se acordó hacer constar en acta la satisfacción del Ayuntamiento por el gran beneficio que reportaría á esta población y comarca en caso de realizarse dicho plan..."

Només quedaven 8 anys per a l'arribada del carrilet i semblava que el tema no és desencallava

Arribem ja a l'any 1906. Aquesta data és important: *Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat* aconsegueix traspasar la concessió a una companyia de capital belga *Union des Tramways* .

Un any més tard, el 1907, es crea a Brussel·les la societat *Camino de Hierro del Nordeste de España* de la qual *Union des Tramways* n'és una de les fundadores aportant a la nova societat les concessions que havia adquirit l'any 1906.

#### **DIPOSITIVA 19**

La concessió que adquireixen, recordem, preveia l'eix principal de Barcelona-Vallirana i diferents ramals, un dels quals sortia de Sant Vicenç dels Horts cap a Sant Andreu de la Barca.

Aquesta companyia entén que per fer la línia viable i rendible calia unir tota la xarxa de via estreta. Recordem que tenim dues línies de via estreta en funcionament però no estan connectades:

#### **DIPOSITIVA 20**

1. La primera va ser el *Tranvía o ferrocarril Económico de Manresa a Berga*, el 1885
2. La segona el *Ferrocarril Central Catalán*, Igualada-Martorell, 1882

Un any més tard, el 1908, aquesta companyia *Camino de Hierro del Nordeste de España* aconsegueix una nova concessió d'un ferrocarril de Martorell a Sant Vicenç de Castellet, amb dos ramals que uniren tota la xarxa de via estreta al llarg del Llobregat. El primer ramal és de Martorell a Sant Andreu de la Barca i el segon de Martorell a Manresa.

#### **DIPOSITIVA 21**

Sant Andreu de la Barca es converteix, en realitat, en el punt que uneix dues concessions (Barcelona-Vallirana més ramals, un dels quals fins a Sant Andreu de la Barca i Martorell-Sant Vicenç de Castellet amb ramal fins a Sant Andreu de la Barca).

#### **DIPOSITIVA 22**

Aquesta companyia s'adona que és impossible construir la major part dels ramals que comprenia la concessió inicial i es replanteja el projecte. El tramvia de vapor passa a convertir-se en un ferrocarril secundari i s'abandona la construcció dels



ramals Cornellà-Sant Feliu de Llobregat i Sant Boi de Llobregat-el Prat de Llobregat. El trajecte Barcelona-Martorell passa a ser la línia principal amb un ramal fins a Vallirana que havia de sortir des de Quatre Camins, que no es va fer mai.

Ens diuen:

#### **DIAPOSITIVA 23**

*"El proyecto de ferrocarril de vía de un metro ó ramal de Martorell a San Andres de la Barca que tenemos el honor de presentar está destinado a suplir la solución de continuidad que existiría entre los dos citados puntos ó sea unir las líneas económicas de Igualada á Martorell (Central Catalán) y Barcelona a San Andrés de la Barca (ferrocarriles económicos del Bajo Llobregat)."*

Continuen dient:

"Esto nos ha conducido pues a presentar nuestro proyecto. Su ventaja principal consiste en establecer con su construcción una línea económica de Barcelona á Igualada de cerca de 70 km. con vida propia y sin trasbordo en martorell. Es sabido de todos que un trasbordo hace perder tiempo y dinero y perjudica tanto á las mercancías que solamente el beneficio de esto reportará el servicio público justifica plenamente nuestro proyecto".

L'estació de Sant Andreu de la Barca i la trajectòria de la línia s'han vist modificades respecte al plantejament de 1891 bàsicament condicionades a l'existència del canal Sedó, que obliga a acostar la via uns 60 m. aproximadament al nucli de població. Cal tenir en compte que des del primer projecte fins al replanteig han passat entre 24 i 26 anys:

#### **DIAPOSITIVA 24**

Ells ho expliquen així:

"En San Andres de la Barca nos hemos encontrado construído un canal destinado á dar fuerza motriz á una fábrica de carburo precisamente donde estaba proyectada la Estación cabeza del ramal que lleva el nombre de dicho pueblo y que nos obliga á separarnos algo de la traza aprobada...".

A més de veure modificat el traçat també obliga a la construcció d'importants infraestructures com és el pont oblic amb un tram metàl·lic de 32 m. sobre el canal.

#### **DIAPOSITIVA 25**

#### **DIAPOSITIVA 26**

Una dada que em sembla interessant és el cost previst (Sant Andreu de la Barca-Barcelona): 2.475.990,40 ptes. i un recorregut de 22.475 km.

Com totes les grans obres d'infraestructures (i això no és diferent del que passa ara) hi ha sovint controvèrsies. La ubicació de l'estació, en aquest cas, és el que va crear conflicte entre els interessos de l'Ajuntament i els de l'empresa.

D'entrada, l'estació de Sant Andreu de la Barca es va considerar de 3a classe i estava dotada d'un edifici per a viatgers, vàters, moll cobert i andana. S'ubicava al camí torrent de Corbera (avui raval de Corbera), a prop dels safareigs públics.

#### **DIAPOSITIVA 27**

Ara bé, en el moment del replanteig aquest emplaçament no sembla idoni per part de l'empresa perquè entén que el fet d'ubicar-se entre el canal Sedó i les cases i a prop d'un torrent podia suposar problemes per les avingudes d'aigua en època de pluja i impossibilitava realitzar possibles eixamplaments en cas que es necessités. Es desplaça l'estació uns 200 m. L'accés es fa pel carrer de la Palla fent més còmode el trànsit tant de passatgers com de mercaderies i permet eixamplar l'estació en cas necessari, segons criteri de l'empresa. L'obertura d'aquest carrer s'havia aprovat l'any 1909 mitjançant un compromís amb Antoni Jansana.

#### **DIAPOSITIVA 28**

L'Ajuntament, però, no hi està d'acord:

Us llegeixo un fragment de l'acta del Ple del 24/07/1910 on es recull aquesta confrontació perquè em sembla prou aclaridora:

*"...Sr. Presidente Don Agustín Casas, abogó se hicieran gestiones para que la Compañía Ferrocarril Nordeste establezca la estación frente á la via que parte del centro de la plaza de éste pueblo, por ser dicho sitio el mas centrico de la población y de mayor amplitud su calle ademas de responder á las necesidades y comodidades de la localidad en general, que son por las que debe velar el ayuntamiento con preferencia á las de egoismo ó solicitud particular..."*

#### **DIAPOSITIVA 29**

A mitjan del 1909 la companyia ja estava fent treballs previs i entre 1911 i 1912 està en plena activitat. A les actes del ple

hi ha reiterades queixes sobretot per les afectacions a la via pública i a les servituds del comú.

Sembla que la companyia no havia notificat res.

Per solucionar aquest conflicte es crea una comissió formada per l'alcalde i el secretari amb la finalitat d'exigir explicacions. No tenen massa èxit i intercedeixen davant Antoni Jansana. Sembla que aquest va aconseguir una inspecció sobre el terreny amb representants municipals i la companyia per resoldre-ho.

El procés d'expropiació va ser costós, ja que es tractava d'una zona de gran valor agrícola. El preu es va fixar en 6.100 ptes./hectàrea.

#### **DIPOSITIVA 30**

L'any 1911 les obres de construcció estaven molt avançades.

#### **DIPOSITIVA 31**

Al febrer de 1912 la construcció de la línia està arribant a Sant Andreu de la Barca

#### **DIPOSITIVA 32**

El gran dia, el 29/12/1912 i segons es desprèn de les cròniques de l'època, es viu a tots els municipis amb molta eufòria. A Sant Andreu de la Barca el tren inaugural arriba al voltant de les 15 h. En arribar la comitiva l'alcalde Nicolau Costa, el secretari Baudili Net, Mn. Gaietà Juanico, el jutge municipal Joan Campmany i el caporal de sometent Joan Amigó puguen al tren per arribar a Martorell. L'expectació que va provocar l'arribada del primer tren era evident. Es va arregar un gran nombre de persones de totes les edats i fins i tot hi van acudir estiuejants provinents de Barcelona, segons els diaris que en van fer un gran ressò.

#### **DIPOSITIVA 33**

#### **DIPOSITIVA 34**

#### **DIPOSITIVA 35**

#### **DIPOSITIVA 36**

Les campanes brandaven enmig del gran entusiasme de tota la gent que s'hi havia arregar.

En arribar a Martorell visiten les obres que s'estaven fent per enllaçar amb Manresa i la comitiva retorna cap a Barcelona on

els actes van acabar amb un banquet, al vespre, al Gran Hotel de las Cuatro Estaciones.

Segons La Vanguardia el director general d'obres, sr. Zorita va dir "... siento aun dominado mi ánimo por la impresión, que me ha producido la riqueza agrícola é industrial de la comarca que hemos visitado, y cuando mi espíritu está aun conmovido por las demostraciones de afecto recibidas..."

Després de tot això, jo em pregunto: Què va passar a Sant Andreu de la Barca? La diferència de criteri a l'hora de situar l'estació havia provocat descontentament? Segurament l'arribada del carrilet va anar acompanyada de polèmica. Costa creure que fa 100 anys un esdeveniment tan cabdal i tan reclamat per part del mateix ajuntament i la població i que, en definitiva, canviaria un poble passés de llarg, com aquell qui no vol la cosa.

Els que heu viscut el procés de soterrament que va suposar un altre dels canvis més importants viscuts al municipi, amb una llarga reivindicació al darrere no podríeu entendre que d'aquí a 89 anys quan commemorin el centenari no trobessin cap tipus de document que reflectís la importància de l'esdeveniment.

Doncs bé, a les actes de l'Ajuntament del dia 26 de desembre de 1912 no hi diu res. La sessió següent és del 2 de gener de 1913. Tampoc hi diu res: cap nota, cap pregó, cap comentari...

Deixarem una porta oberta a la investigació. Potser en algun moment apareix algun document que ens ho expliqui en algun arxiu públic o privat... Els arxius tenen això, són un misteri, sempre et trobes amb sorpreses.

Moltes gràcies a tots.