

**Col·lecció Conèixer
el Districte de Sants-Montjuïc**

1. El creixement urbà
2. La industrialització
3. Pagesos i menestrals
4. L'esport
5. Els jardins i els parcs
6. El Poble-sec
7. La Zona Franca
8. Sants fa cent anys
9. Magòria, Font
de la Guatlla i la Bordeta
10. Hostafrancs
11. Els mercats
12. L'arxiu
13. Els transports

Conèixer
Barcelona

EL FERROCARRIL

CONÈIXER EL DISTRICTE DE SANTS-MONTJUÏC



14

Índex

Les primeres vies	2
De Tarragona a França	4
El vuit català amb centre a Sants	6
Els grans canvis	8
L'estació de Sants	10
Els trens de la Marina	12
Document i vestigi	14
Itinerari	16

© Districte de Sants-Montjuïc, 2006
La col·lecció *Conèixer el districte de Sants-Montjuïc* és una publicació del Districte de Sants-Montjuïc

Director i coordinador de l'edició de la col·lecció:
Jaume Ríos

Consell Assessor:
Imma Moraleda, Josep Garcia Puga, Conxita Rius, Maite Giménez,
Dolors Pellisa, Núria Burguillos i Anna Xuclà

Autors d'aquest volum:
© Joan Sanromà. Professor de l'IES Lluís Vives
© F. Xavier Pardo. Professor de l'IES Lluís Vives

Fotografies:
© Francesca Almodéjar, Enric Davi, Dieter Dorndorf, Joan Campaña,
Albert Cendrós, Xavier Hernández, Enric Massana, Francisco Ribera,
Francesc Sánchez, Hermini Serra, Enric Ventura, Pep Herrero i Arxiu
Municipal del Districte de Sants-Montjuïc.

Edició:
Districte de Sants-Montjuïc.
Ajuntament de Barcelona.

Producció: Districte de Sants-Montjuïc

Disseny i maquetació: La Factoria dels Anuncis

Impressió: Imatge i producció editorial

Correcció lingüística: Centre de Normalització Lingüística de Barcelona,
delegació de Sants-Montjuïc, Lluïsa Domenech i Portilla.

D.L. 28.894-2006
ISBN. 84-7609-362-4

Fotografia de la coberta: Estació de Mercaderies de Sants, 1967

EL FERROCARRIL

Conèixer el districte de Sants-Montjuïc



*Platja de vies al carrer d'Antoni Campmany, 1979
Bitllet de rodalia, 1966*

El ferrocarril va ser concebut a mitjan segle XIX com un nou procediment de transport terrestre de mercaderies i de persones que havia de representar un canvi en el cost, en la seguretat i en la rapidesa respecte al model clàssic basat en carros tirats per cavalleries. Catalunya era un país amb poques carreteres i una xarxa obsoleta de camins que encarien el transport de productes que implicava llargues distàncies. Aquest va ser un dels motius pel qual Catalunya va ser capdavantera a la península Ibèrica en el desenvolupament d'una xarxa ferroviària, que posava al bell mig de la seva centralitat la ciutat de Barcelona. La xarxa ferroviària que tenim actualment a la ciutat de Barcelona, i en concret al districte de Sants-Montjuïc, és producte, doncs, d'un desenvolupament sense planificació al llarg de la segona meitat del segle XIX. Una herència que ha condicionat moltíssim el posterior creixement urbanístic dels nostres barris.

Les primeres vies



La primera estació de Sants, 1855

La primera línia de ferrocarril que s'establí a la Península, fou inaugurada el 28 d'octubre de 1848, i és la coneguda línia de Mataró a Barcelona. Va ser una iniciativa d'un grup empresarial del Maresme al capdavant del qual hi havia Miquel Biada i Bunyol, un indià mataroní que va fer fortuna a Veneçuela i a Cuba, i en el trànsit navilier i comercial per l'Atlàntic de tot tipus de mercaderies. Dos anys després, Michael de Bergue, un enginyer anglès que vivia a Barcelona, aconseguí del govern la concessió provisional per construir una via de ferrocarril que havia de passar per l'actual districte de Sants-Montjuïc i que unia Barcelona i Molins de Rei, i després Martorell. Poc després es crea la Sociedad Camino de Hierro del Centro (SCHC), l'empresa que explotaria aquesta línia.

El traçat seguia un recorregut semblant al del camí ral, que sortia de Barcelona en direcció sud per aprofitar els terrenys tous i de poc pendent del pla i del municipi de Sants, i anava a buscar les terrasses de la riba esquerra del Llobregat. D'aquesta manera s'arribava a Martorell sense grans desnivells, passant per Molins, i superant el congost del riu Llobregat per un túnel. Els únics obstacles que hi havia en el primer tram de la línia eren, d'una banda les rieres que descendien de Collserola, i tallaven perpendicularment el traçat previst, i, de l'altra l'encreuament d'alguns

pobles del pla barceloní, i finalment el pas sobre la carretera de Barcelona a Madrid. Amb tot, els seus promotors calculaven que podrien recuperar la inversió i obtenir-ne beneficis en poc temps. L'estació central es va situar d'una manera provisional als afores de la muralla de Barcelona -encara no enderrocada- en sòl públic que tenia el Ministeri de la Guerra al costat de la riera d'en Malla, a l'inici de l'actual rambla de Catalunya. Des d'aquí la línia travessava camps despoblats, i es dirigia per l'actual avinguda de Roma cap a Sants.

Diversos entrebancs, especialment els plets relacionats amb les expropiacions de les terres agrícoles de preu elevat van allargar l'inici de les obres i van incrementar-ne les despeses. L'octubre de 1854, el constructor Iliurà els 17,66 km del tram Barcelona a Molins de Rei, i a final de novembre la línia funcionava regularment en una via doble. Dos anys després se'n produirà la prolongació fins a Martorell, primer amb una estació provisional a Coromines, a un quilòmetre del poble i a la riba esquerra del Llobregat i, l'any 1859, amb una estació al mateix poble.



Locomotora de vapor

Sants, com a porta d'entrada viària a Barcelona, fou una de les viles del pla de Barcelona més afectades per aquesta línia. Es van haver de construir ponts sobre la riera Blanca, sobre la riera d'Escuder i sobre la riera de Magòria, i també talussos en bona part del traçat. Les vies, col·locades a nivell de carrer en els trams urbans santsencs, esdevenien barreres que separaven els diferents barris i dificultaven el creixement urbanístic racional del poble. També tallaven alguns dels camins més transitats en els quals calia fer-hi passos a nivell.

La primera estació de ferrocarril que es bastí a Sants es va ubicar, aproximadament el 1855, al final del carrer de Riego, prop de la fàbrica de La España Industrial, fundada l'any 1847. L'any 1856, la línia havia transportat ja una mitjana de 1.306 passatgers diàriament i la companyia tenia, per fer el servei, 8 locomotores, 8 cotxes de primera, 24 de segona, 40 de tercera i 50 vagons per als equipatges.

A la guia de 1857 de Víctor Balaguer, hi diu: “*al salir de la estación se atraviesa un desmonte y se pasa sucesivamente por debajo de cuatro puentes que unen a Sans, cuyas casas y establecimientos asoman a entrambos lados de la vía férrea.*”

Mientras que por la izquierda no se pierde nunca de vista el pueblo, por la derecha la mirada puede estenderse y esplayarse por una llanura bordada de hermosas casas de campo.”

L'altra estació era a la Bordeta, prop de la riera Blanca, en el límit amb l'Hospitalet, entre cases de pagès i camps de conreu i molt a prop de la fàbrica de La Aprestadora Española. A la sortida del terme municipal de Sants, segons Víctor Balaguer, es veia el paisatge “*más delicioso que puede darse. Pocos puntos de vista existen más bellos y preciosos... Es una vasta llanura en donde se ven ondular los árboles, apareciendo en el fondo la línea azul del mar*”, i com si estigués comentant un quadre que resumia tot un segle d'història diu: “*aquí una vía férrea, un tren volador rozando apenas la tierra, a un lado las chimeneas de las cuales sale en espirales el humo y ... a sus pies se agita un pueblo industrial; en frente toda esta riquísima extensión de campos surcada por una carretera general, por un canal y por un río*”.



Pont del carrer dels Jocs Florals, 1935

De Tarragona a França

L'empresa concessionària de la línia Barcelona-Martorell aconseguí, l'any 1861, la possibilitat de continuar-la, i enllaçar així amb la ciutat de Tarragona passant per la zona vinícola del Penedès; fet que a la llarga va significar un augment del negoci de transport de mercaderies i de passatgers però també va crear una sèrie de problemes a la ciutat de Barcelona que començava a expandir-se en les dècades de 1860 i 1870, tot seguint els projectes d'Eixample d'Ildefons Cerdà (1859), i una vegada iniciat l'enderrocament de les muralles i l'arranjament de les rondes (1860).

El poble de Sants rebria, doncs, i de ben a prop, l'impacte del ferrocarril, sobretot a partir de l'entrada en funcionament de la línia de Barcelona a Tarragona, l'abril de 1868. Es van tancar vells camins que enllaçaven amb el poble veí de les Corts, es va tallar la continuació del carrer de Sant Josep (avui Jocs Florals) amb la zona de la Bordeta i la carretera de Sant Boi, per la qual cosa eren necessaris molestos passos a nivell, o la construcció i el manteniment de ponts. Així, doncs, començaren a sovintejar els conflictes entre l'Ajuntament de

Sants i la companyia del tren, picabaralles que han quedat recollides en el llibre d'actes del consistori. N'és l'exemple més curiós, l'escrit llegit en aquest ajuntament en el qual hi diu: "*la Capitanía General de este Principado de 15 del corriente previene que, en el caso de permitir la destrucción de las vías férreas o telegráficas, el Ayuntamiento será reducido a prisión en el vapor Europa*", nom aquest, ni més ni menys, que el d'un vaixell presó atracat al port de Barcelona.

El 10 de desembre de 1876 es van fusionar les companyies de Barcelona a França i la de Tarragona-Martorell-Barcelona, i van fundar la companyia Tarragona a Barcelona i França (TBF). De manera que cada dia travessaven Sants catorze trens, set ascendents i l'altra meitat descendents, dels quals quatre eren de mercaderies i dos, correus. La velocitat mitjana era de gairebé 30 km per als combois de passatgers i de 17 km, per als altres.

Per millorar la rendibilitat de la companyia es va pensar d'unificar les dues línies, i es va estudiar un traçat per fer-hi l'enllaç. S'hi presentaren diverses opcions -una de les quals per la costa on es proposava que es fes per mar amb un viaducte que creuaria els molls del port. Es va desestimar, però, entre d'altres raons perquè un poble industrial com Sants no podia quedar-se sense estació. Així que es va optar per establir l'enllaç de manera que creués l'Eixample a través del carrer d'Aragó i d'aquí fins al carrer de la Marina que enllaçaria amb l'estació terminal de la línia de França prop de la Ciutadella. La comunicació es va fer en trinxera, entre els carrers de Casanova i de la Marina, que creuava el passeig de Gràcia amb un túnel mentre que la resta dels carrers perpendiculars superarien la via amb un pont a nivell. Aquest enllaç, aprovat l'agost 1877, entrà en funcionament l'agost de 1882 per a les mercaderies, i l'octubre del mateix any per a passatgers. Aquest fet va significar, dos anys després, l'enderroc de l'antiga terminal situada a la riera de Malla .



Voltants de les vies al carrer d' Antoni de Campmay durant les obres del metro transversal, 1925

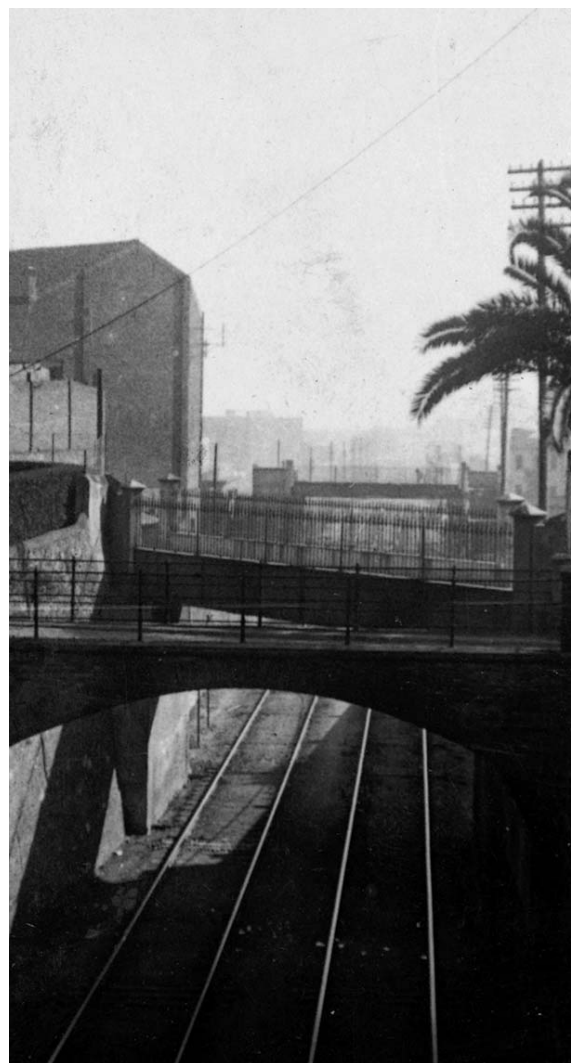
Els pressupostos de 1881 de l'Ajuntament de Sants, recollien fer diverses intervencions en els indrets del poble per on passava el ferrocarril. Aquest va ser el cas del pont del carrer d'Alcolea -en part d'estructura metàl·lica- i amb un pressupost inicial de 2358,55 pessetes, o el del carrer Nord (Galileu), amb una despesa de 2801,55 pessetes. Les despeses previstes, sufragades per l'Ajuntament santsenc, varen anar incrementant-se amb l'allargament de les obres. Fins i tot, en algun cas -com en el del pont del carrer d'Alcolea- es va demanar la participació dels veïns amb una subscripció voluntària.

I com a exemple dels enfrontaments continuats del consistori i dels veïns amb el ferrocarril, es pot fer esment de la intervenció d'algun membre del Consell Municipal, que veia un perill en la construcció d'una paret que delimitava l'estació i els tallers del ferrocarril, obra que volia fer la companyia que "*levantada para substituir el enverjado que continuamente estropeaban saltando a la vía los muchachos y las personas que lo atravesaban*", i que es creia que podria ser el primer pas per aixecar una nova barrera, que tallaria el transitat carrer de Colón i que deixaria comunicades dues de les zones més importants del poble de Sants.



Tanca de protecció de les vies al carrer de Sant Antoni, 1935

En aquests anys també es posa de manifest la gran inseguretat als voltants de les vies del ferrocarril, per ser llocs inhòspits i solitaris. Al diari *El Eco de Sans* són freqüents les notes curtes que relaten successos que s'havien produït prop del tram de la línia. Així, el 26 de maig de 1877 es relata que "*entre Sans y Hostafranchs a un joven que se dirigía a este último punto por la vía férrea, le acometieron los malhechores que merodean por este llano, aligerándole los bolsillos*".



Ponts sobre la via a can Catà, prop del carrer dels Jocs Florals, 1934

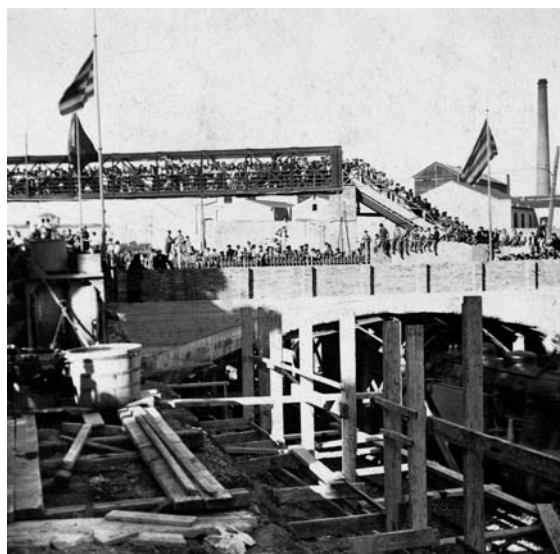
El vuit català amb centre a Sants

Al desembre de 1882 entrà en servei el tram de 42 km entre Vilanova i Barcelona, per la costa, que va construir la societat Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, però poc després aquesta companyia fou absorbida per la TBF a causa de les dificultats de construcció, els problemes financers, la pressió especulativa d'altres companyies i també per les fallides a la borsa. Situacions molt ben descrites a la novel·la *La febre d'or* de Narcís Oller (1890). A conseqüència d'aquesta absorció, es va construir un ramal de més o menys 4 km que enllaçà, a partir del juny de 1887, la línia procedent del Prat amb l'abaixador de la Bordeta. D'aquesta manera, s'unia la línia de la costa a la de l'interior, i dibuixava sobre el territori el conegut vuit català, en el qual el punt de confluència va ser el municipi de Sants.

L'augment del trànsit ferroviari va generar més problemes al poble de Sants. La via del tren era una barrera al trànsit lliure de carruatges i cavalleries i una limitació al creixement dels eixos que representaven els carrers Colón, Riego, Nord, Alcolea, Santa Caterina - Eusebi Planas (León) - Salou, per la qual cosa hi sovintejaren els accidents amb algunes víctimes mortals. Davant d'aquesta problemàtica, s'aixecaren moltes veus per demanar que s'afonessin



Construcció del túnel sota l'actual plaça de Sants, 1936. Pot veure-s'hi can Catà després de l'incendi



Inauguració del pont del carrer de Riego sobre les vies del tren, 1932

les vies que creuaven el poble, i que es canviés la rasant i permetre així la comunicació entre el barri nord i el nucli antic de Sants.

L'any 1899, la companyia TBF és absorbida per la Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA). D'aquesta manera, la darrera empresa ferroviària de via ampla catalana passava a mans d'una empresa estatal amb capital majoritàriament francès. Aquest fet i el nomenament com a administrador comissionat de l'empresa de l'enginyer Eduard Maristany, donà impuls a tot un seguit de millores de la xarxa ferroviària barcelonina, sobretot pel que fa a nous intents per trobar solucions als enllaços entre les línies que travessaven la ciutat, la renovació del material ferroviari fix i rodant. Es va construir el baixador del passeig de Gràcia (1902), l'estació de mercaderies com la del Poble Nou (1905), el portuari Morrot (1917), la de la Sagrera (1918), i la de Sants (construïda a partir de 1920) situada, sempre, a prop de La España Industrial.

Una de les altres iniciatives que s'endegaren fou l'intent de resoldre el pas del ferrocarril per l'Eixample i per l'antic municipi de Sants.

L'any 1905 s'accepta un "*cambio de nivel de la Estación de Sans y sus servicios desde la calle Muntaner a la de San José de la línea de los ferrocarriles de la compañía MZA*". Però no serà fins al 12 de febrer de 1923, que se signà el contracte d'execució entre la companyia ferroviària i la societat anònima Fomento de Obras y Construcciones, després d'un llarg procés negociador, que s'aconseguí l'acord entre l'Ajuntament i MZA de compartir les despeses. Entre aquests acords destaquen l'anivellament de les rasants de la línia entre la riera Blanca i el carrer de la Universitat, incloent-hi la superfície ocupada per l'estació de Sants, el revestiment dels talussos de la rasa o trinxera, la construcció de passos elevats entre carrers, la renovació dels ja existents, i també la construcció de rampes i d'escales per reduir el desnivell entre el terreny natural i la nova rasa de l'estació.

També quedà estipulat que una part de les terres que se'n van treure per aplanar el terreny es faria servir per crear un talús a la línia del port, prop de can Tunis, per tal d'evitar problemes a la via en èpoques de desbordament del riu. I quedà fixat que, en cap cas, es tancaria el funcionament de l'estació de Sants ni el servei de mercaderies.

Les obres representaren un canvi important en la trama urbana del barri santsenc, tant per la seva envergadura com pels anys que varen durar. De la lentitud de les obres és testimoni la campanya que inicià entre el juliol de 1934 i el febrer de 1935 la Junta Directiva de la Defensa d'Industrials i Comerciants de Sants i Hostafrancs, a la qual es varen afegir diverses entitats i gran nombre de ciutadans a títol individual. Aquesta iniciativa, tenia com a objectiu accelerar les obres de la rasa i la construcció de la nova estació, però també presentava propostes de planificació amb vista al futur, atès que es parlava de la previsible electrificació a curt termini, o de la necessitat d'ampliar el nombre de vies per donar a la nova estació de Sants, com a porta ferroviària de la ciutat, la categoria que es mereixia.

Les andanes simples de la nova estació de Sants es van inaugurar el 15 de febrer de 1936, mentre que l'edifici pròpiament dit, a tocar al carrer de Galileu, no va ser acabat fins després de la Guerra Civil (1944), i mentrestant s'enderrocaren les cases necessàries i s'ordenà urbanísticament la plaça de Sants.



Inauguració de les andanes soterrades de l'estació de Sants, 1936

Els grans canvis



Vista de la platja de vies i de l'estació de metro de Mercat Nou des del pont del carrer dels Jocs Florals

La guerra també va representar la fallida de les companyies ferroviàries que arrossegaven forts deutes des de la crisi econòmica dels anys vint. L'any 1941 es va produir la intervenció estatal de les grans companyies de via ampla i neix la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) que iniciarà la reconstrucció de les línies afectades per la guerra, i acabarà les obres que es van començar durant la II República, entre les quals hi havia l'edifici de la nova estació de Sants.

En el llibre *D'aquells fums, aquestes boires*, de Joan Feu, veí del carrer de Sant Antoni i observador privilegiat, s'explica l'impacte que representava el pas dels trens per Sants “*l'enorme rasa del ferrocarril, que travessant la barriada, la tallava cruelment en dues i li donava un caràcter sorrut i ben fumat. En el sector central del tall, en els anys quaranta, tres ponts i una gran cobertera que era, més que un pont, la plaça principal, comunicaven els veïns d'una banda amb els de l'altre. En canvi, pels extrems del nord-est i sud ... unes grandioses esplanades ferroviàries molt enclotades insidioses*



Comboi de rodalia anomenada la suïssa, 1963

cap el centre, privaven tota possibilitat de comunicació... Al pas dels trens de diversa mena tot trontollava cada cinc, o deu minuts, cases i carrers”.

Uns anys abans, Fructuós Gelabert, pioner del cinema català, explicava que en els seus estudis cinematogràfics, La Boreal de Sants, havien d'aturar les filmacions cada vegada que passava un tren, ja que provocava moviments de la càmera no desitjats.

Amb el *Plan de enlacs ferroviarios* de 1944 es va fer la connexió de Sants amb la plaça de Catalunya, i l'estació es convertí en una de les més importants de Barcelona pel nombre de passatgers que acollia. Dos anys després, RENFE inicià la generalització de l'electrificació de la xarxa de via ampla a tot l'Estat, atesa la major rendibilitat de la tracció elèctrica en contraposició al vapor. La primera línia electrificada, Barcelona-Mataró, va significar –l'any 1948– una commemoració i alhora un homenatge al centenari del primer tren espanyol.

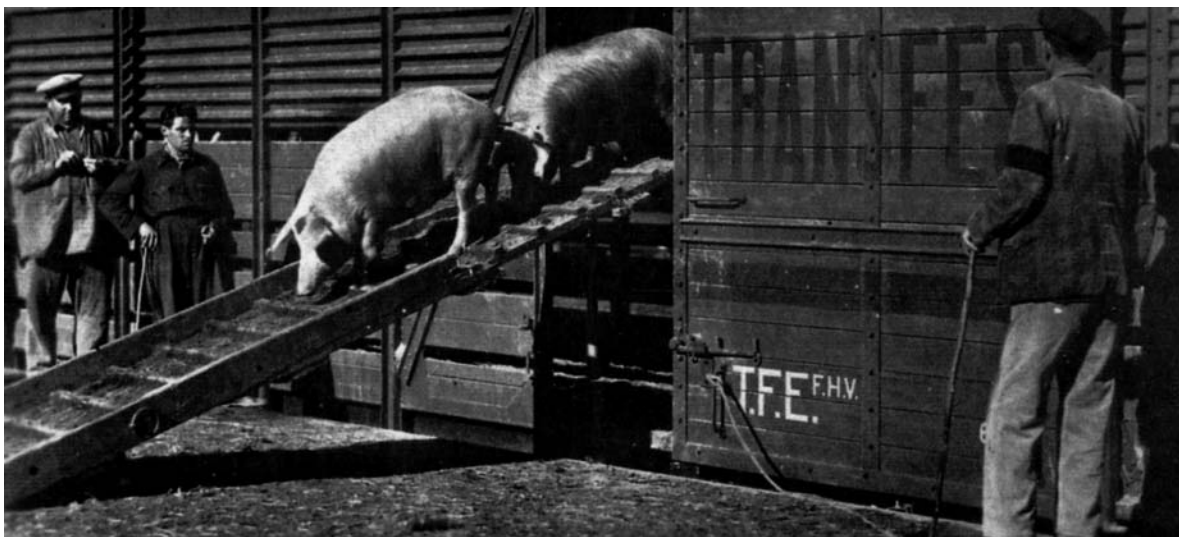
En aquell moment s'inicià una nova etapa del ferrocarril al districte de Sants, però es mantingueren les incomoditats quotidianes de sempre, i que tímidament es veieren reflectides en la sotmesa premsa de l'època de la dictadura franquista. Diversos diaris es van fer ressò de la petició d'una comissió de veïns per millorar el perillós pont del carrer dels Jocs Florals. També varen aparèixer comentaris sobre les mercaderies que transportaven els trens, sobretot els inconvenients que creava en el veïnat la descàrrega del bestiar destinat al proper Escorxador Municipal a l'estació de mercaderies, com es llegeix en una carta al director de la revista Destino: *“vergonzoso espectáculo que constituye el paso por las calles de Sans, comprendidas entre la estación del ferrocarril y el matadero, de numerosas manadas de becerros, terneros o lo que sean, al cuidado de cuatro o cinco individuos armados de palos que, a gritos y garrotazos, conducen a las reses... A veces alguna res se desmanda y entonces además del espectáculo vienen los sustos, las carreras y las caídas”*.

Gràcies al canvi que introduí la tracció elèctrica, s'aconseguí la desaparició dels fums que impedi-

la circulació de trens per un túnel de gran longitud, de manera que fou possible –a la dècada dels seixanta– cobrir les vies que creuaven l'Eixample barceloní per l'avinguda de Roma. La continuació, però, fins a la plaça de Sants va haver d'esperar uns anys més, amb la transformació urbanística que va tenir lloc amb el desmantellament de la fàbrica de La España Industrial, i la construcció de la nova estació de Sants convertida en l'estació terminal de viatgers, ja que el trànsit de mercaderies es va traslladar a can Tunis-Morrot.

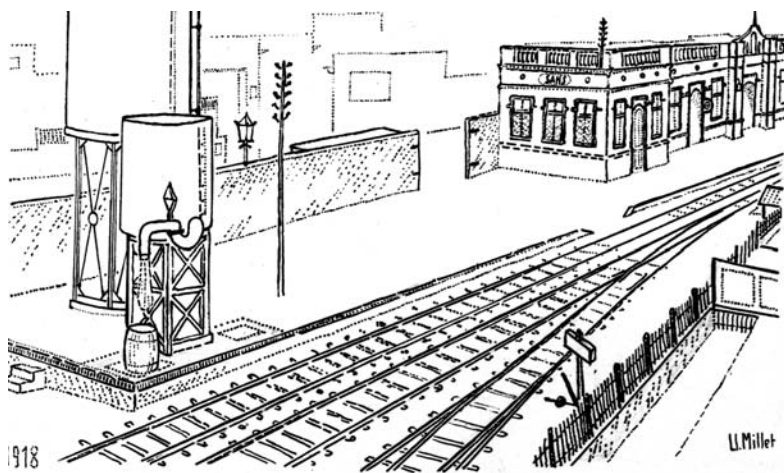


Locomotora de la sèrie 7600, 1961



Descàrrega d'animals a l'estació de Sants, camí de l'escorxador.

L'estació de Sants



Dibuix de Lluís Millet de l'estació de passatgers de Sants del 1918

La primera estació de ferrocarril de Sants, inaugurada potser l'any 1855, estava situada al final del carrer de Riego, prop de les dues fàbriques més importants: el Vapor Vell i La España Industrial, que formaven la plaça del Carril a l'actual carrer de Sant Antoni.

L'edifici principal, d'estil anglès, es complementava amb dues petites torres per sostenir els aljubs, uns contenidors d'uns cinc mil litres d'aigua, necessaris per a l'aiguada dels dipòsits de les màquines de vapor dels trens. També hi havia un lavabo instal·lat en un barracot amb prou dignitat arquitectònica.

Des de l'any 1902 està documentada l'existència d'una segona estació de Sants que seria la reconversió de l'anterior en eliminar la part superior de l'edifici d'estil anglès, reconvertida en el cos central de quatre edificis d'una sola planta, aliniats al llarg de l'andana. En aquesta època també es va condicionar l'espai ferroviari a tocar de La España Industrial, amb la qual cosa va adquirir les característiques d'una veritable estació annexa de mercaderies.

A partir del 1920, l'Estació de Sants va deixar de ser de pas per convertir-se en estació clarament de mercaderies, en virtut de les necessitats que

imposava la indústria. Així fou com les dues primeres estacions de Sants es demoliren i se substituïren, l'any 1936, per un baixador amb andanes semi-cobertes per voladissos situat per sota del nivell dels carrers, per on entrava enfonsada la línia des del carrer de Casanova de l'Eixample, en una trinxera al mig de la qual es desplegaven quatre vies. Aquesta rasa a cel obert es féu per l'avinguda de Roma fins a l'estació de Sants, entre els anys 1925 i 1929. Les taquilles

per als viatgers eren en unes barraques, petites i indignes, de coberta d'uralita, ubicades normalment a la cruïlla dels carrers de Riego, de Sant Antoni, i del Vallespir.

No fou fins l'any 1948 que es va inaugurar l'edifici de viatgers de la nova estació, un edifici de regust neoclàssic rectangular cobert per una volta de canó situat al carrer de Sant Antoni cantonada Galileu. L'interior de l'edifici estava dividit en dues parts per baixar a les andanes o per pujar-ne, que estaven situades a uns 10 m per sota del nivell del carrer i, en un espai central, hi havia els accessos a les dues grans escales. No obstant això,



Andanes soterrades i rasa de la línia 5 del Metro, 1968



Estació de Sants, a la plaça de Salvador Anglada, 1948

aquesta estació, projectada i construïda durant l'època dels trens de vapor quedaria antiquada a partir dels anys seixanta, quan aparegueren els motors dièsel i els trens elèctrics per tracció, que no exigien estacions obertes. Així doncs, al juny de 1964, ja s'elaborà un nou projecte d'estació de ferrocarril per a l'estació de Sants.

L'any 1969 s'iniciaren les obres de la que seria l'actual i subterrània Estació Central de Ferrocarril de Sants, amb la categoria d'estació terminal. Obres que s'acabarien en una primera fase l'any 1979, i, mentre duraven, funcionà una estació d'una sola planta al carrer de Sant Antoni amb Vallespir. Aquesta situació va durar deu anys. Estava adossada a un senzill pont per damunt de les vies i de les andanes. Era una estació descoberta. A cada un dels extrems del pont, hi havia unes escales que arribaven fins a cadascuna de les dues voravies semicobertes.

El 30 d'octubre de 1979 es va inaugurar l'estació de Sants juntament amb la línia V de Metro i es desviaven les mercaderies a l'estació de can Tunis. L'edifici de planta quadrilàtera, té uns 20.000 metres quadrats de superfície, i està



Bitllet de 1947

situat entre les places de Joan Peiró i del Països Catalans (inaugurades el 1983), el carrer de Viriat, i el parc de l'Espanya Industrial. Aquest edifici té un vestíbul a peu de carrer, sota del qual hi ha andanes, que comprenen els gairebé 500 metres lineals de cada una de les 13 vies de trens que hi circulen i que hi acaben el recorregut, més sis vies per a serveis auxiliars.

Amb aquesta estació canvià, però, el paisatge urbà d'aquest territori de la rasa de l'avinguda de Roma el 1972. S'ordenà urbanísticament l'actual plaça de Sants, i també el carrer de Sant Antoni i s'acabà la definitiva connexió entre el carrer de Tarragona i l'avinguda de Josep Tarradellas, projectada des del temps de l'Exposició Universal de 1929.

El 1993, l'estació de Sants ja assolí el rècord de passatgers i de facturació de tot Espanya; i el 1994, en inaugurar-se el passeig i la rambla de Sant Antoni, adquirí el conjunt estació-entorn santsenc, la seva actual fesomia urbana, en ràpida reconversió en transformar-se l'estació de Sants en una de les de l'AVE que ha de comunicar la ciutat amb Madrid i la frontera amb França.

Els trens de la Marina



Estació del Morrot, a can Tunis, 1953

Les primeres vies que travessaren la Marina del llavors terme municipal de Sants, foren les del ferrocarril que, procedent de Vilanova, arribava al peu de Montjuïc. Aquest tren entrà en servei el 29 de desembre de 1881. Amb el pas del temps, en reorganitzar-se la xarxa ferroviària de Barcelona, es va construir a la zona del Morrot una de les estacions de mercaderies de la MZA de la ciutat.

Francesc Candel explica en la seva novel·la *Han matado a un hombre, han roto un paisaje* de l'any 1959 "en la vía del tren había varios puentes, e incluso un túnel que pasaba por debajo del cementerio. De estos puentes, el más grande era el que había sobre el Paseo, el de Hierro. Tenía tres ojos, por decirlo así, y los demás sólo tenían uno... entre ellos se veía la casa de campo, empequeñecida como presintiendo su desaparición".

La creació del Consorci del Port Franc i l'extensió de la industrialització de l'anomenada Zona Franca, canvià la fesomia del barri de can Tunis. Van desaparèixer les cases de pescadors, els camps i les cases de pagès foren expropiades, i s'hi instal·laren indústries i també, el mercat central (Mercabarna). Alhora, la creació de la gran estació de passatgers de Sants va fer que es traslladessin a la Marina els serveis de mercaderies. A partir, doncs, de l'any 1979 el complex ferroviari de can Tunis passà de ser una modesta estació de

classificació a convertir-se en un dels centres logístics ferroviaris més importants de l'Estat espanyol on es reparen i estacionen locomotores i vagons, es preparen els trens de llarg recorregut, també hi ha les instal·lacions de tallers i de neteja, i s'organitza la distribució i la classificació de les mercaderies.

Però el tren que durant molts anys va tenir un protagonisme directe en la vida dels veïns dels barris de la Marina va ser l'anomenat tren de la potassa. Els seus orígens els hem d'anar a buscar en els diferents projectes que van sorgir per establir una comunicació entre Barcelona i alguns pobles de la riba dreta del Llobregat -com ara Sant Boi i Sant Andreu de la Barca- que havien estat marginats per la línia de Barcelona a Tarragona, per Martorell.

Una de les iniciatives pretenia la construcció d'un tramvia que seguiria la carretera de Barcelona a Sant Boi i a la Creu de Calafell, l'actual carretera de la Bordeta, però es va desestimar per l'oposició del veïnat i pels problemes tècnics que representava un tramvia en un carrer estret i molt transitat. Una empresa de capital belga Camino de Hierro del Nordeste de España, que ja tenia els drets de construcció de l'enllaç Manresa-Martorell, inaugurarà el 29 de desembre de 1912 la línia de via estreta Barcelona-Magòria-Martorell que passaria per Sants, l'Hospitalet i Sant Boi, de la qual ens queda el vestigi de l'estació de Magòria, a la Bordeta.



Pas a nivell de la carretera de can Tunis, prop de la fàbrica Rivièr, 1969

Entre els objectius inicials de la companyia hi havia l'intent d'establir una via directa, sense transbordaments, per a la sortida de productes agrícoles i ramaders, i també de carbó i de ciment i sobretot productes tèxtils de la vall del Llobregat al port de Barcelona. Però no es va fer fins al novembre de 1926 amb la incorporació en l'accionariat de l'empresa belga d'indústries químiques Solvay que també participava en Mines de Potassa de Súrria que explotaven els jaciments salins de la conca del Cardener.

El traçat escollit anava des de l'abaixador de la Bordeta fins a prop de l'estació de la línia del port de MZA (Barcelona-Vilanova) i travessava zones de conreus, per continuar posteriorment entre el cementiri i la carretera de can Tunis fins al Port.

En un principi, la periodicitat de circulació era de sis trens cada dia de mercaderies que transportaven, preferentment, potasses de la conca del Cardener i del Llobregat, i també carbó de l'Alt Berguedà (Fígols i Cercs). Quan es va inaugurar, les locomotores eren encara de vapor -les angleses Garrat- tot i que ja feia sis mesos que circulaven trens elèctrics en la línia de passatgers de la mateixa companyia, entre Sant Boi i la plaça d'Espanya.

El tren de la potassa va travessar els barris de la Marina durant cinquanta anys. En la llarga postguerra

molta gent aprofitava que el tren reduïa la velocitat en alguns trams per agafar carbó dels vagons de la cua, però malgrat tot segons Francesc Candel: *el tren va arribar a tenir mala fama, ja que en els passos a nivell no hi havia guardabarrera i hi havia hagut molts incidents i fins i tot alguns morts.* Un dels accidents amb més ressò, i que va ser recollit a la premsa del moment, fou el descarrilament d'un comboi i l'entrada d'un vagó dins del bar Zoraya. Molts veïns encara recorden que aquell any havia nevat molt i que el tren va descarrilar, no se sap si per culpa de la neu. El cas és que es va ficar dins del bar, i va arribar fins al taulell. Un cambrer va morir en caure-li el frigorífic a sobre per culpa de l'impacte.

Als anys setanta, el tren arrossegat per una locomotora Dièsel i amb unes cues de vagons llarguíssimes passava pel mig dels barris de la Marina dues vegades al dia, una al matí i, una altra, al vespre; i cada cop que hi passava, feia sonar el xiulet que se sentia per tot arreu. A la dècada dels setanta, l'Associació de Veïns del Port organitzà protestes per demanar la supressió de la línia del ferrocarril. Això es va aconseguir l'any 1985, una vegada els Ferrocarrils de la Generalitat hi van construir un nou tram allunyat de la zona habitada del barri. La nova línia entrà en servei el 25 de juny del mateix any.



Pont del carrer de la Mare de Déu de Port, 1968



Vagons del tren de la potassa camí de can Tunis, 1977

Document

Convocatòria de reunió contra les obres de l'estació de tren (1935)

Tipus de document: Full de convocatòria d'assemblea de la *Junta Directiva de la Defensa d'industrials i Comerciants de Sants i Hostafrancs*.

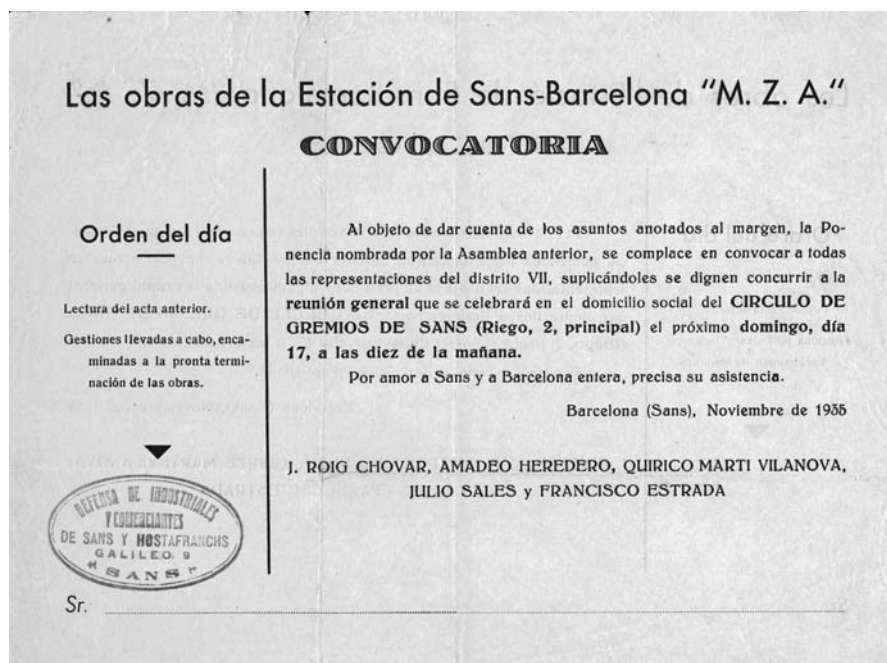
Datació: 1935

Context històric:

Malgrat correspondre al període de la República anomenat del bienni negre, es posa de manifest l'important paper que pot tenir la societat civil representada per les entitats professionals, veïnals, culturals, esportives o polítiques en els períodes democràtics per donar a conèixer les seves inquietuds i propostes als poders públics.

Informació històrica que aporta:

- Les queixes posen de manifest la incompetència que ha produït que unes obres s'eternitzin per qüestions burocràtiques i que han creat greus perjudicis per a la població del districte i per al desenvolupament del comerç.
- Demostra la capacitat dels promotors per fer propostes de futur, ja que es parla de la possibilitat d'electrificació.
- És una prova més de la riquesa associativa que existia a Sants durant la República i com entitats molt diverses es mobilitzen per exigir una ràpida solució al problema de la construcció de la nova estació del ferrocarril.



Full de convocatòria d'assemblea

Vestigi

El pont sobre la riera Blanca

Tipus de vestigi: Pont del ferrocarril per sobre la riera Blanca, a la cruïlla amb el carrer d'Antoni Capmany o "Ronda de la via".

Datació: Segona meitat del segle XIX

Descripció i informació que ens aporta:

- Pas inferior de ferrocarril per a cotxes i vianants que circulen per la riera Blanca, d'uns vuit metres d'amplada, que permet el trànsit elevat sobre un talús, i a cel obert, dels trens.
- Disseny senzill d'obra vista, tancat en volta de canó -suportada per visibles carreus encoixinats- feta amb modesta fàbrica de maons vistos.
- Poden observar-se de Montjuïc pedres amb formes pseudo hexagonals, i disposades en aparell vertical en els frontals dels paraments anterior i posterior a tall de mur per al talús
- És un exemple de la funcionalitat de l'enginyeria alhora que d'una malairosa arquitectura industrial.

Situació actual: En el mateix indret on fou bastit



Pont actual del ferrocarril per sobre del pont de la Riera Blanca.

Itinerari

1. Pont de la Torrassa o d'en Jordà

És un pont penjant, metàl·lic de ferro, d'un perfil semicircular, pintat de color gris, amb característics reblons. El sòl és de pedra artificial. Fou un pont promogut a partir de 1932 per l'influent polític local Josep Jordà i Poll per comunicar l'estació del metro de Santa Eulàlia amb la Torrassa. Fou inaugurat el 9 d'abril de 1935.

La premsa barcelonina se'n va fer ressò per la presència de l'alcalde de Barcelona que fou el protagonista de l'esdeveniment. Baixem per l'anomenada ronda de la Via i ens trobem amb la riera Blanca.

2. Pont sobre la riera Blanca

Podem accedir-hi pel carrer d'Antoni Capmany. Veurem que el pont sosté les vies del ferrocarril esteses sobre un talús protegit per un mur.

Seguint les vies del tren cap a la plaça de Sants, ens situem aviat a la rodalia de l'estació de metro de Mercat Nou, i a prop del carrer de la riera de Tena.



Pont del tren damunt el carrer de Badal, 1965

3. El pont sobre la riera de Tena o Escuder

És el nom d'un carrer que ens recorda una antiga riera, avui mig amagada per la trama urbana, la riera d'Escuder que, més endavant, s'anomenarà riera de Tena. Unes escales ens permeten observar un pont, inicialment d'obra vista i posteriorment ampliat, per on circulen els diversos ferrocarrils sobre sis vies diferents.

En el pas que hi ha a sota, el vianant captarà tot d'una, un traçat soterrat irregular en tres parts diferenciades, que indiquen les ampliacions viàries que s'han anat fent en el pla del talús sobre el qual passen els trens; i en aixecar el cap, veurà amb claredat tres sostres de diferent factura. Un altre exemple, doncs, de pràctica i lletja enginyeria, i malendregada arquitectura.

4. El carrer dels Jocs Florals

Aquest ha estat, des de sempre, un dels carrers més afectats per les vicissituds del ferrocarril i del metro a Sants. Les vies han dificultat la comunicació entre l'Hort Nou on es va construir el mercat i el nucli de població de la Bordeta. Solucions com el pont sempre han semblat provisionals. Avui una mena de cobriment parcial de les vies permet enllaçar els trams del mateix carrer, i superar el desnivell gràcies a una escala i a una rampa.

A partir d'aquí, les vies estan cobertes, passem per la plaça de Sants i en creuar el carrer de Galileu ens podem imaginar la localització de l'antiga estació de Sants.

5. Carrer de Sant Antoni

Aquest carrer ha experimentat una de les transformacions més importants del districte a conseqüència de la remodelació de la xarxa ferroviària barcelonina. L'any 1994 es va estrenar aquesta transitada avinguda que condueix cap a l'estació de Barcelona-Sants. Alguns carrers del barri del Triangle, al voltant de l'Espanya Industrial han estat tallats i han perdut la importància que havien tingut. On abans hi havia ponts i tanques,

avui hi trobem un fort desnivell que es resol amb rampes i escales.

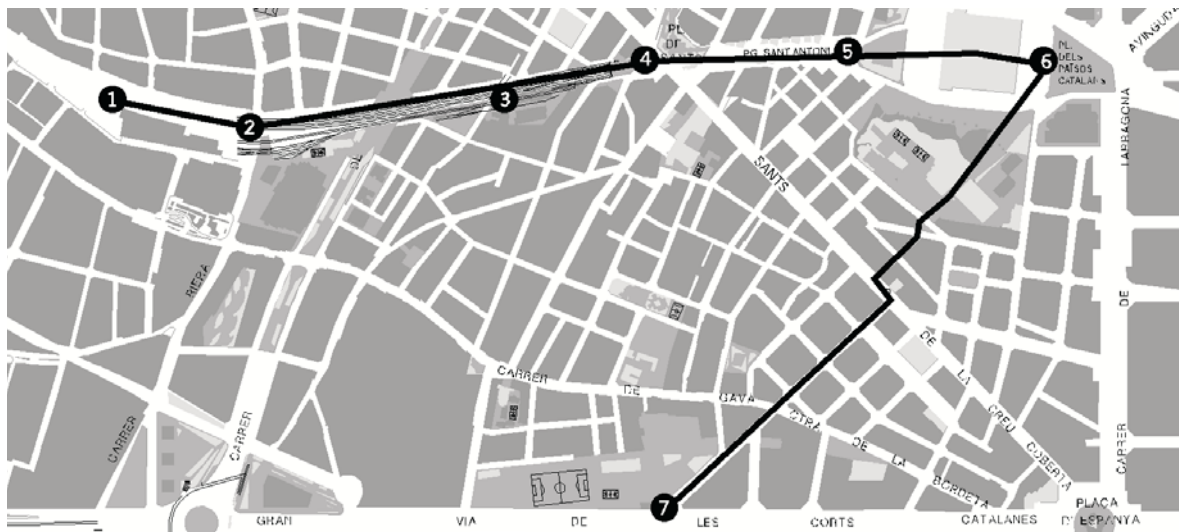
6. L'estació de Sants i la plaça dels Països Catalans

El vestíbul, situat a peu de carrer i per sobre de les vies, és una enorme sala que té totes les instal·lacions d'una terminal moderna. Botigues i bars es barregen amb els serveis ferroviaris tant els de les taquilles i l'administració com els operatius. Tot aquest complex està en transformació per allotjar-hi una nova estació amb l'arribada de l'AVE. Sortim de l'estació per la porta principal

que dona a la plaça dels Països Catalans dissenyada pels arquitectes Hèlio Piñón i Albert Viaplana i amb la col·laboració d'Enric Miralles. Una de les coses que crida l'atenció de la plaça és la marquesina metàl·lica ondulada com si fos una teulada en la qual, hi ha un gat negre.

7. Estació de Magòria

Seguim el recorregut de l'antiga riera de Magòria des de l'estació pel carrers de Muntades, Joanot Martorell i Moianès. Arribem a l'estació de Magòria, un edifici ferroviari singular avui destinat a altres usos.



Pont del carrer dels Jocs Florals, 1935

BIBLIOGRAFIA

BALAGUER, Víctor (1857). *Guia de Barcelona a Martorell per el ferrocarril*. Barcelona.

LÓPEZ, Mercedes (1986). MZA. *Historia de sus estaciones*. Madrid: Ediciones Turner

SALMERÓN, Carles (1985). *Els ferrocarrils catalans*. Barcelona.