



MEMÒRIA VISUAL DEL 140 ANIVERSARI DE L'ARRIBADA DEL FERROCARRIL A VILANOVA I LA GELTRÚ. 29 DE DESEMBRE DE 1.881

Per a celebrar el 140è aniversari de l'arribada del ferrocarril a Vilanova, des del Museu del Ferrocarril de Catalunya s'ha creat un muntatge visual amb imatges d'estacions i instal·lacions dels orígens de la posada en servei del primer tram de Barcelona a Vilanova i de la seva evolució. Una Memòria Visual realitzada per membres de l'equip del Programa de Documentació de l'Associació de Socis i Col·laboradors (SiC). La majoria de les fotografies pertanyen a l'arxiu del Museu i són producte de la investigació realitzada per a la commemoració d'aquesta efemèride, moltes són pràcticament inèdites. A cadascuna s'indica l'any de la posada en servei de la instal·lació i el procés viscut al llarg del temps, les incorporacions que s'han anat originant, així com les Clausures produïdes.

La gènesi de la construcció del ferrocarril de Barcelona a Vilanova

La Llei d'1 de gener de 1877 va autoritzar el Sr. Francesc Gumà i Ferrán a la construcció d'una línia fèrria de Valls a Villanueva i Barcelona. El 28 de juny del 1.878 es funda la Societat Anònima de la companyia ferroviària de l'esmentada línia. Les obres de construcció des de Barcelona en via única, i al costat mar, van començar el 10 de juliol de 1878. Després de la perforació de 15 túnels, el més llarg dels quals és el de la Falconera, de 669 metres, arribava el primer tren per fi a Vilanova el 29 de desembre del 1881, encara que la línia no quedaria construïda en tota la seva longitud, de Barcelona a Valls, fins al juny del 1883. Es va inaugurar amb gran solemnitat i es va anunciar que la línia s'ampliaria fins a Madrid, a través de Reus, Mora la Nova i Caspe. Per fer aquesta nova línia van crear la Companyia de Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona. El 1887 el Ferrocarril de Valls a Villanueva i Geltrú i Barcelona (VVB) va ser absorbit per la Companyia de Tarragona a Barcelona i França (TBF), davant la impossibilitat econòmica d'afrontar el seu finançament

En l'origen i l'evolució de la primera estació de Barcelona

Als inicis del servei d'aquesta línia ferroviària les estacions del recorregut van ser: l'anomenada Barcelona 3, ubicada al moll o estació de Sant Bertràn del port de Barcelona, fora de les muralles, entre les drassanes i la muntanya de Montjuïc, en uns terrenys coneguts com les hortes de Sant Bertran. Actualment en aquest espai s'aixequen els edificis del Laboratori Regional de Duanes de Catalunya i el bloc d'habitatges de treballadors del port. La primera estació de Barcelona també es coneixia com la de Vilanova.

Des d'aquest punt d'inici la línia travessava la Marina de Sants i la zona de Can Tunís fins a arribar a l'estació del Prat de Llobregat. El 15 de juny del 1.887 es va posar en servei el tram de Bifurcació Bordeta al Prat de Llobregat, d'una longitud de 4/244 km. D'aquesta manera, el tram per l'estació de Sant Bertràn i Can Tunís, van deixar de servir el trànsit de passatgers, quedant destinats únicament a les mercaderies del port.





Posteriorment el traçat s'iniciaria a Barcelona Termino, per prosseguir pel baixador de Passeig de Gràcia –s'incorporaria a la línia el 1.902-, després continuaria per Barcelona Sants i, a través de la Bifurcació Bordeta, el recorregut avançaria cap al Prat de Llobregat, Gavà, Castelldefels, Garraf, Vallcarca, Sitges, i Vilanova i la Geltrú. Quan l'estació de Sant Bertrán ja no albergava viatgers, es va haver d'ampliar en el marc de les actuacions del Pla de Diversificació del Trànsit Ferroviari proposat per la Companyia ferroviària de Madrid a Saragossa i Alacant (MZA) per descongestionar l'estació de França, Terme o Barcelona 2. L'ampliació va ser aprovada el 1.902 però només es va fer parcialment mitjançant un acord amb el Port de Barcelona i va finalitzar amb el desmantellament de Sant Bertrán i el trasllat de la mateixa a l'estació de Morrot que va entrar en funcionament el 1.917 com a terminal ferroviària de mercaderies del Port. Actualment segueix mantenint aquesta funció i s'hi accedeix pel ramal de mercaderies de Can Tunis a Castellbisbal.

Evolució de les incorporacions d'estacions o baixadors a la línia

- Barcelona Passeig de Gràcia, baixador: el 1902
- Bellvitge, baixador: 1977
- Viladecans, baixador: 1991
- Platja de Castelldefels, baixador 1931
- Vallcarca, baixador: 1904. Es clausura el 1994.

Detalls de la construcció de la línia

La via estava formada per carril de 45 Kg. per m/l. i travesses de fusta. En aquest muntatge visual també es pot observar l'execució dels treballs de la segona fase de construcció dels túnels de Garraf l'any 1912, en concret pel desdoblament de la via, al costat muntanya de la primera, es troba en plena execució. Al tram de 16 km. de longitud de traçat de la penya-segat costa del Garraf, es troben excavats 36 túnels, 21 dels quals corresponen a la segona via posada en servei al costat muntanya, i els altres 15 a la via primitiva.

Des de la meitat dels anys 70 fins a mitjans de la dècada dels 80 del segle XX, els túnels van ser revestits per un armat de malles metàl·liques i gunitat amb ciment a pressió per a la prevenció d'esfondraments parcials, com va passar al túnel de la Falconera de la via 1. A la renovació de via, es va augmentar la mida de carril muntat sobre travesses de formigó d'un sol cos.





La construcció de la línia per trams

Primer tram: Barcelona Morrot a Vilanova i la Geltrú, de 42/200 km. el 29/12/1.881



Tren inaugural del ferrocarril Valls Vilanova Barcelona. Podem veure una locomotora americana anomenada "Carolina", que va ser adquirida pel Sr. Gumà que havia conegut aquest tipus de màquines a Cuba i als EUA. Durant molts anys va ser comú veure aquestes locomotores circulant per les línies ferroviàries de Catalunya.

Segon tram: Calafell a Vilanova i la Geltrú, de 13/680 Km. el 16/04/1882

Tercer tram: Valls a Calafell, de 33/990 Km. el 31/01/1.883

Enllaç: De Bifurcació Bordeta al Prat de Llobregat de 4/244 Km. el 15/06/1.887



Agulles de la Bifurcació Bordeta, abans de l'electrificació. Vista des de costat Sans.





Passarel·la superior de la Torrassa i vies, direcció L'Hospitalet i Prat a la Bifurcació Bordeta, abans de l'electrificació. PK 98/065.



Vista de la Bifurcació Bordeta, en direcció a Prat, després de l'electrificació.



Vista de la Bifurcació Bordeta, en direcció a Sants, després de l'electrificació.
L'electrificació

L'electrificació de la línia s'inaugura el 26 de juny del 1956, de Tarragona a Barcelona. L'última renovació va ser als anys 2010

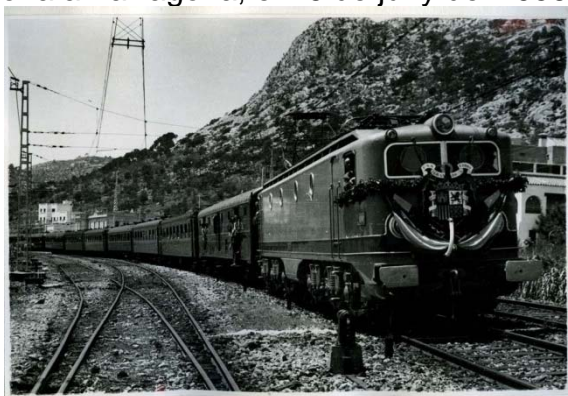




Estació de Garraf, aspecte general de la subestació el dia 26 de juny de 1956, inauguració de l'electrificació Barcelona-Tarragona.



Estació de Garraf, vista general i del tren que va inaugurar l'electrificació del trajecte Barcelona a Tarragona, el 26 de juny del 1956.



Tren inaugural de l'electrificació Barcelona-Tarragona a la sortida de Garraf, cap a Barcelona.

