

---



# 150 anys en tren de Sarrià a Barcelona

Miquel Palou

28 de novembre de 2013



S'ha dit que Londres i Barcelona comparteixen l'honor d'haver inaugurat, el mateix any, les dues primeres línies de metro de món.

Però això no és cert.





El 9 de gener de 1863, Londres va inaugurar la línia de ferrocarril, de 6 km i estrictament urbana, denominada Metropolitan Railway entre les estacions de Paddington i Farringdon.



Però el tren de Sarrià, que va entrar en servei el 23 de juny de 1863, era aleshores una línia interurbana que travessava els municipis de Barcelona, Gràcia, Sant Gervasi de Cassoles i Sarrià.

No es tractava, per tant, del mateix tipus de servei.



Com era Sarrià antigament.....?

Les institucions religioses i civils han anat molt entrelaçades al llarg de la història a Sarrià.

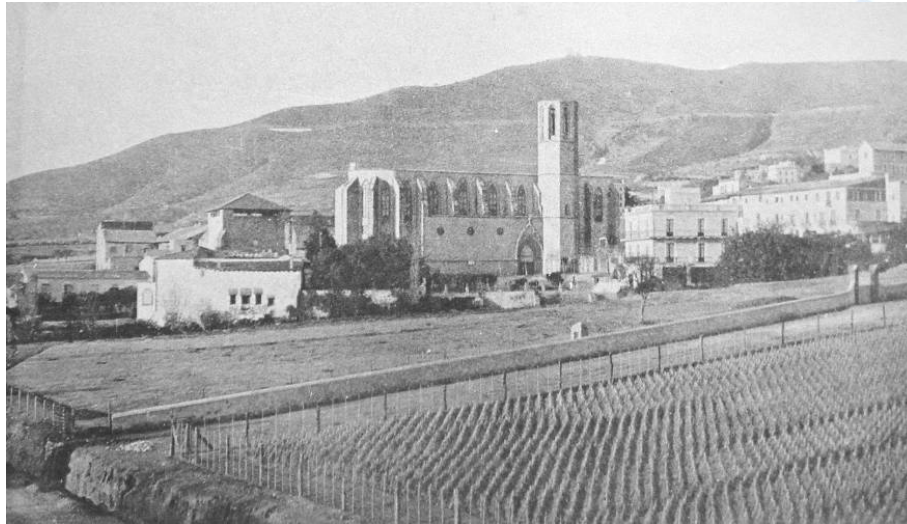
Es fa difícil saber on acabava el poder de la parròquia i on començava el del municipi.

L'any 1645 s'inicia un procés de separació d'aquests poders, eclesiàstic i civil, amb el nomenament de consells municipals, coneguts com a Jurats, un Síndic, que representava la comunitat quan era necessari, i un Clavari que s'encarregava de les finances municipals.

Aquest Consell es reunia a la Casa de la Vila, prèvia notificació al Veguer de Barcelona.

Amb la derrota de 1714 tot canvia i és el Rei qui nomena els regidors municipals, que substitueixen els antics Jurats.





Durant el segle XIX el municipi comprèn quatre veïnats ben diferenciats: Sarrià, Les Corts, Pedralbes i la Travessera.

Sant Gervasi de Cassoles ja s'havia segregat de Sarrià.

És també en aquesta època quan s'experimenten canvis econòmics profunds.

L'agricultura va a menys, mentre augmenta la construcció i les activitat artesanals, processos que suposen tant la diversificació professional com la diferenciació social.

A la vegada s'incrementa sensiblement la dependència econòmica de Barcelona.



L'octubre de 1836 se segrega el barri de les Corts.

El 1850 el districte de la Travessera se separa de Sarrià per a incorporar-se a Sant Gervasi.

I el 1890 Vallvidrera s'ajunta amb Sarrià.

Finalment, l'1 d'abril de 1922 Sarrià és annexionat a Barcelona.

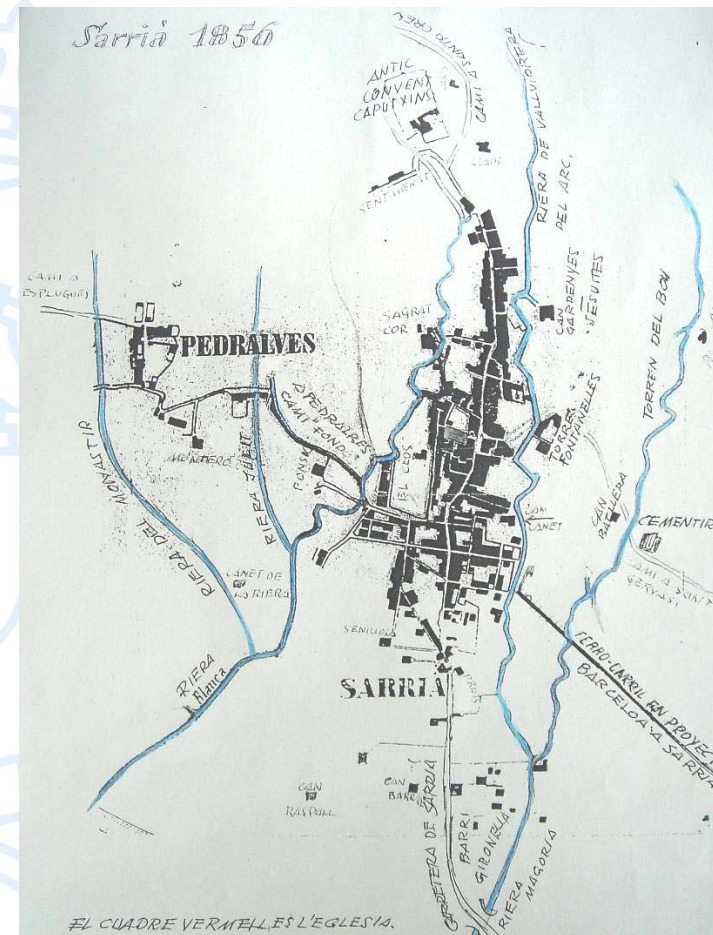
Per iniciativa de la burgesia barcelonina, però amb la participació activa de personalitats locals, s'aconsegueix l'obertura de la nova carretera de Barcelona a Sarrià, que va ser un dels primers projectes d'Ildefons Cerdà, construïda entre 1847 i 1853.





El transport entre Barcelona i Sarrià  
era precari i lent.

Les tartanes del Francisquet, el  
Bigorra o el Carles i els òmnibus de la  
*Central Barcelonesa* i de la *Catalana  
Graciense*, entre la plaça de Santa  
Anna de Barcelona i la plaça de  
Sarrià, no tardaven menys d'hora i  
mitja entre pols, clots i altres  
incomoditats.





Des del moment que es va obrir al servei el tren de Mataró (octubre de 1848), diverses persones es van interessar en construir una línia entre Barcelona i Sarrià.

El primer va ser un tal Sr. Puig Satorras, que va sol·licitar una línia directa entre Barcelona, Sarrià i Pedralbes (12 de setembre de 1851).

I, poc després, el Sr. Domingo Gironella, però passant per Gràcia i Sant Gervasi de Cassoles.

Altres interessats (Soler, Torrents, etc.) també van presentar les seves sol·licituds.

Les dels Srs. Domingo i Soler són estudiades per l'Administració, que, de forma provisional, atorga una concessió al primer d'ells (BO de la província de 12 d'agost de 1861).

Però se'n presenten més, que es redueixen a dues:  
les presentades per el Sr. Lluís Simón Peray i pel  
Sr. Pere Doble.

El primer proposa construir un ferrocarril de via  
ampla (1.672 mm) i tracció a vapor que uneixi  
Barcelona a Sarrià a través de Gràcia i Sant  
Gervasi.

El projecte de Doble és molt diferent, ja que  
proposa la utilització de màquines de vapor fixes  
que, utilitzant plans inclinats i mitjançant cables,  
arrossequin els cotxes al llarg d'un traçat que pretén  
travessar la muralla per sobre, fins a Gràcia.

La Junta Consultiva d'Obres Públiques acaba  
escollint el projecte del Sr. Peray, vista la  
complexitat tècnica de l'altra opció presentada. El  
projecte Peray s'aprova el 22 de juny de 1855 i, per  
RO d'11 de juliol de 1856, se li atorga la concessió  
per 99 anys i un termini de construcció de dos anys  
i mig.





El plec de condicions especifica que la línia serà de doble via i que l'estació de Barcelona estarà ubicada en un lloc complicat, que amb el temps serà la cruïlla del carrer Pelai amb la plaça de Catalunya.

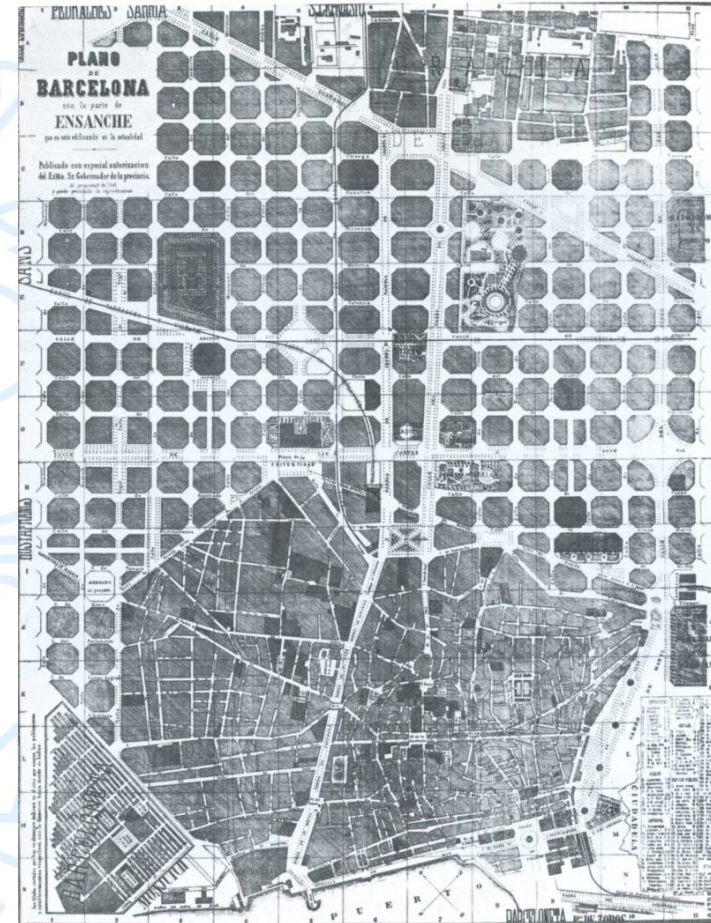
El 2 de gener de 1857 es comencen les obres prop de Sarrià, però s'aturen aviat per manca de recursos.

Aleshores, i a fi que no caduqui la concessió, el 10 d'octubre de 1858 i davant el notari Bellolell, es constitueix la *Companyia del Ferrocarril de Barcelona a Sarrià* per RO de 7 de juliol de 1859, de la qual el Sr. Peray serà el principal accionista i transferirà seguidament la concessió i tots els drets a la nova companyia.

La societat consta d'un capital social de 12 milions de rals (3 milions de pessetes), dividits en 6.000 accions de 2.000 rals, de les que, en el moment de la constitució de la companyia, 4.000 ja es troben subscrites.

La societat va haver de sol·licitar autorització per a continuar les obres, el termini de les quals havia caducat degut, en part, a les obres del Pla Cerdà, que va obligar a replantejar tot el recorregut entre Barcelona i Gràcia.

El nou traçat va ser aprovat per RO de 3 de juny de 1861 i creuava la línia de Martorell per sobre mitjançant un pont, per a seguir pel carrer Balmes, on s'havien de protegir les voreres de la via per una tanca o cleda al llarg del carrer.

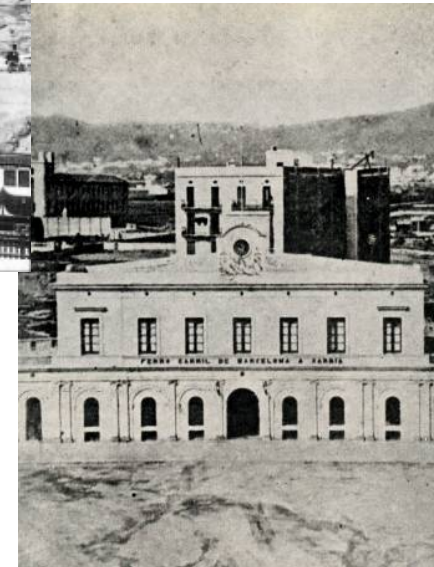
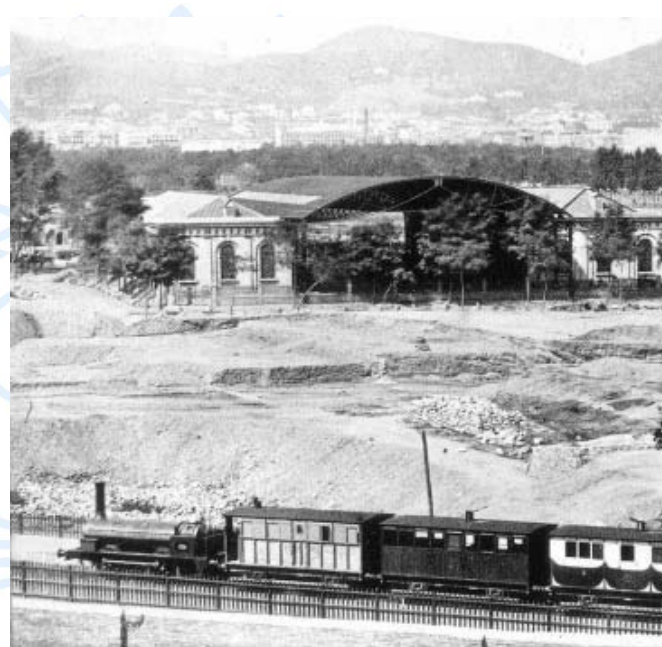


Durant març de 1863 van arribar d'Anglaterra quatre locomotores, que van contribuir a l'acabament de les obres de la línia (estacions de Barcelona, Gràcia i Sant Gervasi).

El 23 de juny de 1863, a dos quarts de sis de la tarda, es va procedir a la inauguració de la línia a l'estació de Sarrià, amb l'assistència de les pertinents autoritats.

L'endemà, dia de Sant Joan, es va obrir la línia al servei públic, amb una assistència de 10.000 persones.

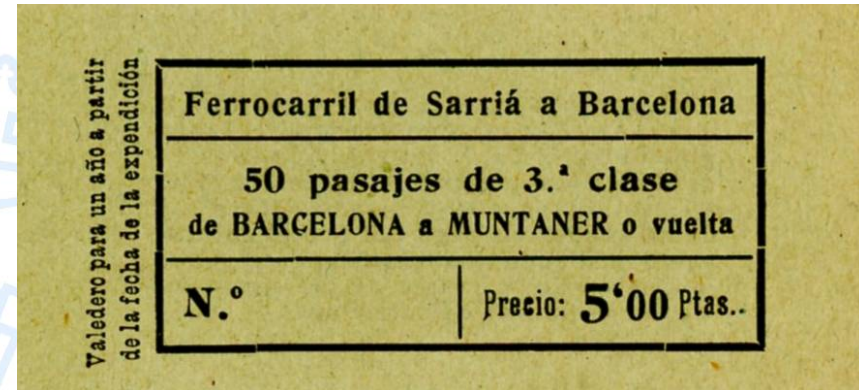
El ferrocarril circulava per l'esquerra i no tenia cap tipus de senyalització instal·lada en el seu recorregut.



Malgrat l'èxit assolit per la línia, el cost de la construcció, que havia estat molt més elevat del previst, obligà, entre 1863 i 1864, a fer tres emissions d'obligacions hipotecàries.

Van ser 7.030 obligacions en total, per un import de 3.515.000 pessetes, però no van poder evitar la fallida de la companyia, que es declarà durant l'any 1866.

Però, per a evitar la suspensió del servei, que havia esdevingut imprescindible, els obligacionistes creditors es van fer càrrec de la direcció i l'explotació del tren de Sarrià a partir del 12 de maig de 1866, fins a arribar a la constitució d'una *Sindicatura de Fallida*, que es faria càrrec del tren fins l'any 1874.





El 20 de gener de 1873, el jutge de primera instancia del districte del Pi, Sr. Oliva, anuncia nova subhasta del *Ferrocarril de Barcelona a Sarrià*, amb totes les seves dependències, material fix i mòbil i demés existències de la societat, excepte el combustible necessari per al funcionament de les màquines.

La societat ha estat retaxada pels pèrits en 2.454.042,50 pessetes.

La subhasta tindrà lloc el 17 de març de 1873. Per a optar a l'adjudicació caldrà dipositar al jutjat 25.000 pessetes, que li seran retornades a qui no en resulti comprador.



**FERROCARRIL DE BARCELONA Á SARRIÁ,  
TRANVIA Y FUNICULAR DE VALLVIDRERA**

**Servicio del ferrocarril de Barcelona á Sarriá.**

Salidas de Barcelona: Desde las 5.24 hasta las 21.24 cada 12 minutos; á los minutos 12, 24, 36 y 48 de cada hora, y á las 21.40, 22, 22.20, 22.40, 23, 23.20, 23.40, 24, 0.30, 1, 1.30, 2 y 2.30.  
Salidas de Sarriá: Desde las 5 á las 21, cada 12 minutos; á los minutos 12, 24, 36 y 48 de cada hora, y á las 21.20, 21.40, 22, 22.20, 22.40, 23, 23.20, 23.40, 24, 0.30, 1, 1.30 y 2.

**Servicio de Barcelona al pie del Funicular.**

Salidas de Barcelona: Desde las 6.18 hasta las 21.30, cada 12 minutos; á los minutos 6, 18, 30, 42 y 54 de cada hora y á las 21.50, 22.10, 22.30, 22.50, 23.10, 23.30, 23.50, 24.10, 0.45, 1.15, 1.45 y 2.15.  
Salidas del pie del Funicular: Desde las 6.30 hasta las 20.42, cada 12 minutos; á los minutos 6, 18, 30, 42 y 54 de cada hora y á las 21, 21.20, 21.40, 22, 22.20, 22.40, 23, 23.40, 24, 0.35, 1.5 y 1.35.

**Servicio del Funicular de Vallvidrera.**

Desde las 7 hasta las 22, tras viajes por hora, correspondiendo á las horas en punto y á los minutos 22 y 46 de cada hora y á las 23 y 24.

**Tarifas de la estación de BARCELONA á las siguientes ó viceversa.**

ESTACIONES Y PARADAS	Precios de billetes		Carnets de 60 pasajes	
	2.ª	3.ª	2.ª	3.ª
Provenza.....	0.15	0.10	7.50	6. »
Gracia.....	0.15	0.10	7.50	6. »
San Gervasio.....	0.15	0.10	7.50	6. »
Muntaner.....	0.15	0.10	7.50	6. »
Bonanova.....	0.25	0.15	12.50	7.50
Sarriá, Bifurcación ó Paseo Bonanova.....	0.30	0.20	15 »	10. »
Pie Funicular.....	0.35	0.25	17.50	12.50
	2.ª y 3.ª y 4.ª	3.ª y 4.ª	3.ª y 4.ª	3.ª y 4.ª
Vallvidrera (señal)...	1.35	0.85		25. »
Idem (ida y vuelta)....	2. »	1.50		
Id. (id. id.) días festivos	»	1. »		
Id. 2.ª clase y gral. Funicular.	0.95			
Idem (ida y vuelta).....	1.70			

Los carnets de Vallvidrera para idem se venden bajo condiciones especiales al precio de 20 pts. el carnet.

Tarifa de billetes «Económicos» para obreros **IDA y VUELTA** de Sarriá á Barcelona, 3.ª clase, precio 0.25.

NOTA. Estos billetes son valederos para los dos primeros trenes de la mañana, con derecho á regresar á Sarriá en cualquier tren del servicio ordinario.

**Tarifas del Funicular de Vallvidrera**

	Idem.	Señal.
Subida.....	1.20	0.75
Bajada.....	1.20	0.75
Subida y bajada...	2.10	1.20

Tarifa de billetes del tranvia desde el empalme al pie del Funicular  
Precio único..... 0.05

**Puntos de parada sobre el tranvia.**  
Empalme.—Paseo de Bonanova.—Colegio de los Jesuitas.—Piazza León XIII.—Puente de Masadros.—Pie del Funicular.

NOTA: Para el regreso del «Pie del Funicular» á las estaciones del ferrocarril, los billetes se adquieren en los coches del tranvia.  
NOTA: Los agents porteurs de l'insigne tricolore français au bras gauche, parlant la langue française.

Días en que se expenden los billetes de ida y vuelta para Vallvidrera á una peseta:

Todos los domingos, días 1.º y 6 de Enero, 2 de Febrero, Miércoles de Ceniza, 19 y 25 de Marzo, Jueves Santo, Viernes Santo, Lunes Pascua de Resurrección, Ascension del Señor, Lunes Pascua de Pentecostés, 1.º de Mayo, Corpus Christi, 23, 24, 28 y 29 de Junio, 25 de Julio, 13, 14, 15 y 16 Agosto, 8 y 24 de Septiembre y 8, 25 y 26 de Diciembre.

Finalment, amb data 22 d'octubre de 1874, la sentència del Tribunal de Comerç, elevada posteriorment al Suprem, adjudica la línia als creditors per 99 anys.

Aquests, en la junta general d'obligacionistes creditors tinguda els dies 14, 16, 18 i 20 de novembre de 1874, decideixen transformar la companyia en societat anònima amb el mateix nom de *Ferrocarril de Barcelona a Sarrià (FBS)*.

Aquesta queda constituïda davant el notari Joaquim Serra el 30 de novembre de 1874 amb un capital de 1.750.000 pessetes (1.636.028,73 el preu de l'adjudicació) i (113.971,27 pels costos judicials), dividides en 7.000 accions de 250 pessetes cada una. En són principals accionistes els senyors Compte i Bonaplata.

En una junta celebrada posteriorment es va decidir canviar el nom de la societat pel de *Ferrocarril de Sarrià a Barcelona (FSB)*.

La línia, de 4,613 km, circulava pel carrer Balmes fins la cruïlla amb el carrer Rosselló, on agafava el carrer del Carril (després Via Augusta).

Des del seu inici disposava de cinc estacions: Barcelona, dues a Gràcia, Sant Gervasi i Sarrià.

Una de les de Gràcia, la situada a l'alçada del carrer Sèneca (Camps Elisis) es va suprimir durant 1865 per manca de viatgers i, mes endavant, es van obrir els baixadors de Provença (1882), la Bonanova (1887), les Tres Torres (1906) i Muntaner (1908).

El preu del bitllet entre Barcelona i Sarrià era de 8 quarts en 1a classe, 6 en 2a i 4 en 3a. El quart era una moneda vigent encara el 1863 i valor de la qual era de 4 maravedisos de velló.

**FERRO-CARRIL DE BARCELONA**

**à Sarrià.**

La Direccion y Administracion tiene su despacho en la misma estacion.

**TARIFA PARA BILLETES DE PASAJEROS.**

Clases.	Barcelo- na.	Gracia.	S Gerva- sio	Sarrià
1. <sup>a</sup>	8 cuartos.	4 cuartos.	9 »	8 cuartos.
2. <sup>a</sup>	6 »	3 »	7 »	7 »
3. <sup>a</sup>	4 »	2 »	5 »	6 »
				4 »

**Advertencias para el régimen de los viajeros.**

Todos los viajeros de tercera clase que salgan en el primer tren descendente de las estaciones de Sarrià, San Gervasio y Gracia, tendrán derecho à viajar por la mitad del precio.

Los menores de tres años no pagarán, pero deberán ir en brazos de las personas que los acompañen. Los de tres años hasta siete pagarán la mitad de la tarifa y podrán ocupar asiento entero.

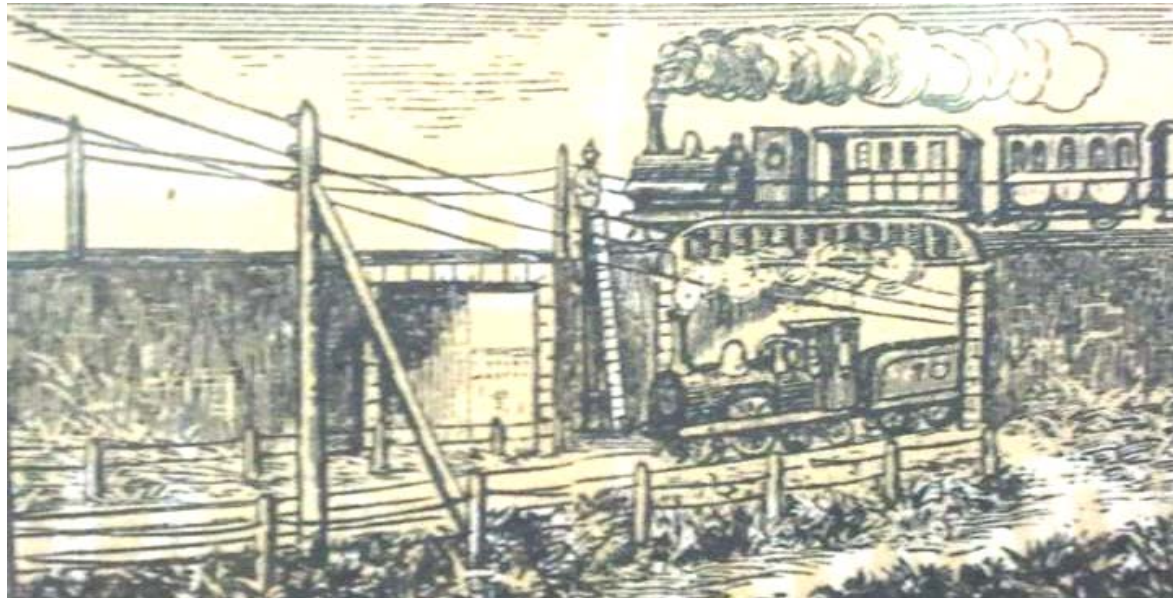
Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio ó para volver à sus hogares despues de licenciados, comprobándolo con sus respectivos pasaportes ó licencias, pagarán por sí y por sus equipajes la mitad del precio de tarifa.

Es indispensable la presentacion de la clase de abono que rija siempre que se pida, sin la cual los empleados podrán rehusar el viaje.

La Sociedad se reserva el derecho de anular toda clase de abono, sin la devolucion de su importe, à la persona que hiciese mal uso del mismo.

Los abonos al portador se espended con un 10 p.º de rebaja respecto de los precios vigentes.

Los abonos son à todo evento, y no responde la Compañia de las suspensiones ó detenciones que por causas independientes de su voluntad puedan sufrir los abonados durante la explotacion de la via y la marcha de sus trenes.



La circulació pel carrer Balmes va ser sempre conflictiva i la Junta de Propietaris de l'Esquerra de l'Eixample va arribar a sol·licitar a l'Ajuntament la supressió del tren de Sarrià entre la plaça de Catalunya i la Diagonal.

La companyia, però, va introduir millores consistents en rebaixar el nivell de l'explanació. Aquesta rebaixa es va poder dur a terme gràcies al trasllat de la terminal del tren de Martorell de la plaça Catalunya a l'estació de França. Al mateix temps, això va permetre enderrocar el pont gràcies al qual el tren de Sarrià creuava la via del de Martorell.



La construcció, durant 1883, de la rasa del carrer d'Aragó, per on havien de circular els trens de la línia de Tarragona a Barcelona i França (*TBF*), va donar lloc a la redacció d'un projecte que pretenia dirigir els trens procedents de Sarrià, per la nova rasa, fins a l'estació de França, suprimint així el tram del tren de Sarrià entre el carrer Aragó i la plaça de Catalunya.

Finalment aquest projecte no es va dur a terme. Les dues línies es creuaven a diferent nivell: la de *TBF* per la rasa i la de *FSB* per la superfície del carrer Balmes.

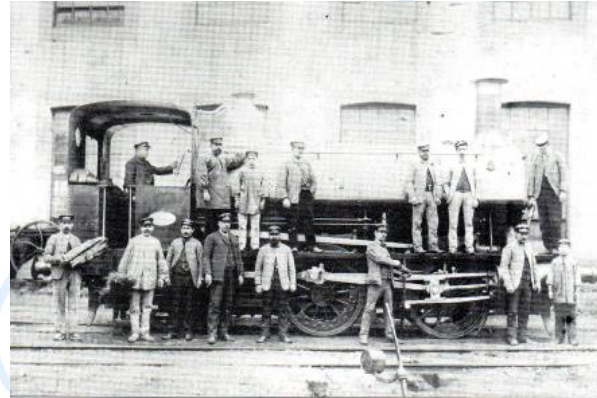
El servei s'iniciava a Sarrià, on hi havien el dipòsit i els tallers.

El primer tren sortia a les 5 del matí cap a Barcelona, i el darrer de Barcelona cap a Sarrià a les 11 de la nit.

En total, els dies feiners hi havia normalment 66 circulacions, o sigui un tren cada mitja hora.

Els trens estaven formats per entre 5 i 7 cotxes i de la tracció de cadascun d'ells s'encarregaven una o dues locomotores segons les necessitats.

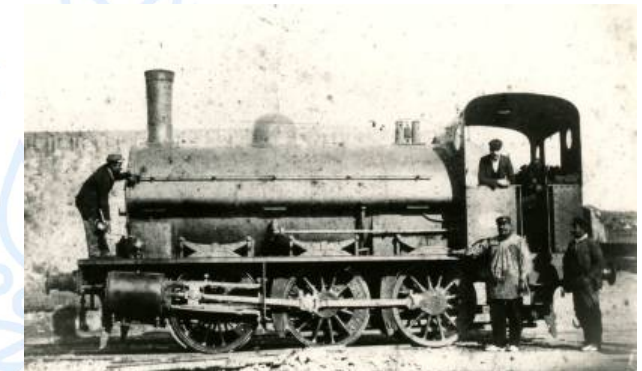




Per portar a terme aquest servei, la societat disposava d'un parc de tracció que va començar amb 4 locomotores de vapor i en va arribar a tenir 14.

Eren locomotores tender lleugeres, de 2 o 3 eixos, construïdes entre els anys 1862 i 1891 per diverses fàbriques europees, com la britànica *Sharp & Stewart*, la francesa *Koechlin*, la barcelonina *La Maquinista Terrestre y Marítima* o la també britànica *Brush Electrical*).

A banda del seu corresponent número, algunes d'elles van ser dotades de noms propis com els de *Barcelona*, *Gracia*, *San Gervasio*, *Sarriá*, *España* o *Cataluña*.

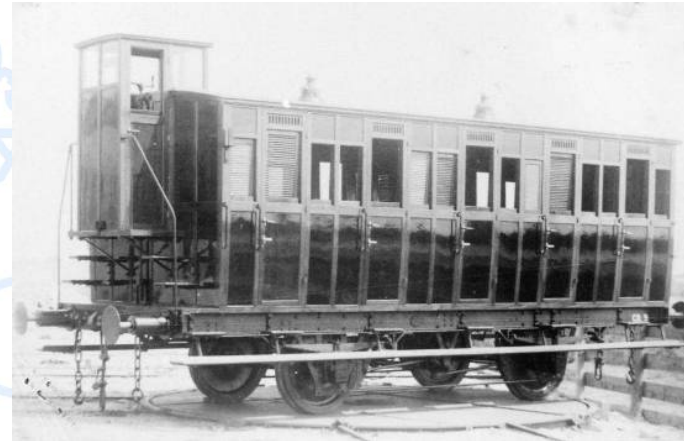


El parc de cotxes de viatgers va arribar a estar format per un total de 55 unitats, a les quals s'afegien 4 vagons per a mercaderies.

La majoria dels cotxes van ser construïts als tallers de la companyia, a Sarrià, excepte alguns de 2a classe, que van venir de Paris, i 4 cotxes de 3a classe, que van ser construïts a Barcelona per *Material Móvil y Construcciones (Can Girona)*.

En total, va haver 8 cotxes de 1a classe, 3 mixtes de 1a i 2a, 14 de 2a, 3 mixtes de 2a i 3a, 13 de 3a, 14 mixtes de 3a i furgó, i 4 furgons. En 1888 un dels cotxes de 1a classe es va transformar en *break* (vehicle saló destinat als directius de la companyia i autoritats).

La construcció dels cotxes va tenir lloc entre 1862 i 1889.





Només dos accidents, sense víctimes mortals, van tenir lloc durant aquells anys.

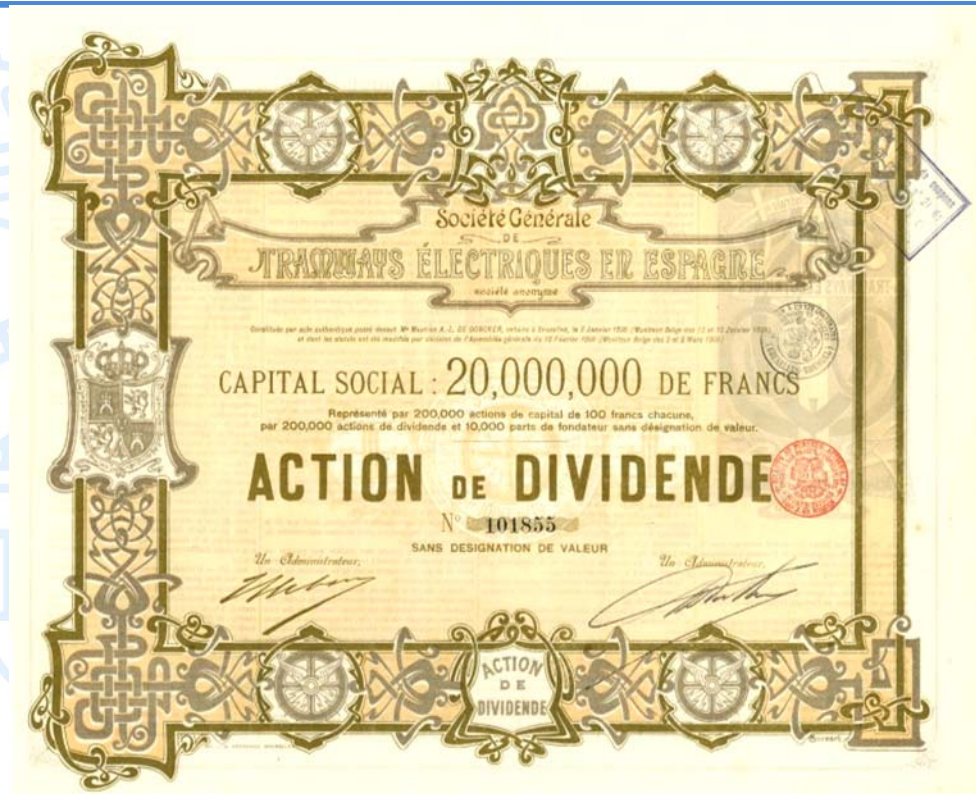
Un el 28 d'octubre de 1885, quan un tren va perdre el fre i es va estavellar contra els topalls de la plaça de Catalunya, que va depassar, i va acabar al despatx del cap d'estació, que sortosament havia sortit.

L'altre, que va tenir ressò internacional per la seva raresa, va tenir lloc el 21 de gener de 1886 quan va explotar la caldera de la locomotora núm. 1, que es trobava aturada a l'estació de Barcelona, i va provocar la trencadissa general de vidres a les cases dels voltants.



El dia 3 de gener de 1899 es va constituir a Brussel·les la *Societat General de Tramvies Elèctrics en Espanya* que, entre d'altres companyies, adquireix *FSB* per un import de 2.800.000 pessetes.

En acabar el segle, el tren de Sarrià transportava més de dos milions de viatgers anuals, però entre el personal i havia molts problemes deguts a les condicions molt dolentes del servei i a uns salaris molt baixos, fets que van provocar una vaga que va tenir lloc entre el 27 de juliol i el 8 d'agost de 1900.





A causa de l'augment dels costos de l'explotació amb vapor i de l'obsolescència del material, que començava a envellir, el 10 de setembre de 1902 la companyia va presentar un projecte per a electricificar la línia.

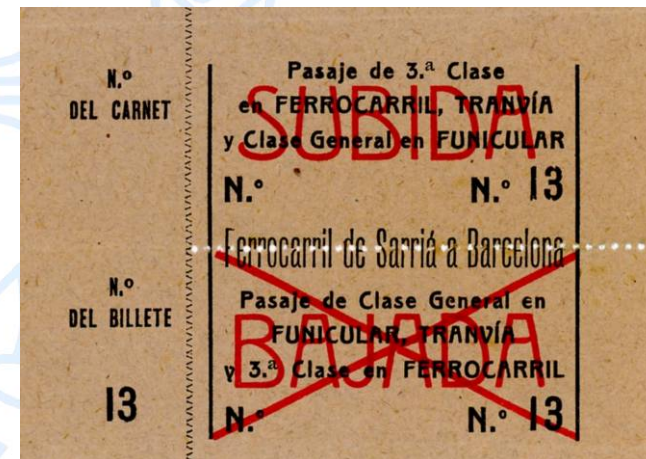
Aquest va ser aprovat per RO de 19 de desembre de 1903

També es demanava la reducció de l'amplada de la via dels 1.672 mm originals (ample ibèric) a 1.435 mm (ample internacional), qüestió que va haver de ser aprovada pel Congrés dels Diputats (16 de març de 1904) i autoritzada finalment per RO de 9 d'abril de 1904.

L'any 1904 l'Estat va treure a subhasta la concessió d'una línia de tramvia des de Sarrià fins al peu de la muntanya de Vallvidrera.

FSB, que estava interessada en aquesta petita línia pel que veurem després, va concórrer a la puja juntament amb altres companyies. Però, per a emportar-se la concessió, va oferir ni mes ni menys que un 99,5 % de baixa sobre el preu del plec de condicions.

Òbviament es va emportar la concessió, oferint com a tarifa única la de 5 cèntims, que no va poder modificar mai i que va fer que aquest tramvia se'l conegués durant tota la seva vida com el *tramvia de 5*.



Mentre es portaven a terme les obres d'electrificació i estretament d'una de les vies, per l'altra van continuar circulant els trens de vapor.

El 15 d'octubre de 1905, després de la pertinent inspecció, es va autoritzar la inauguració de la electrificació i el nou ample de via, que va tenir lloc el 16 de novembre de 1905, però per una sola de les vies.



Acabades les obres de transformació de la segona via, es va inaugurar el nou servei, ja amb doble via, el 31 de març de 1906.

El tren de Sarrià va ser doncs el primer ferrocarril de l'Estat espanyol d'ample de via normal que s'electrificava, en aquest cas a 600 volts amb corrent continu.



Finalment, per RO d'1 d'agost de 1906 es va adjudicar a *FSB* la concessió del tramvia fins al peu de la muntanya de Vallvidrera.

I, per RO de 18 de desembre de 1906, l'enllaç del tramvia amb la línia del tren de Sarrià al baixador de les Tres Torres.

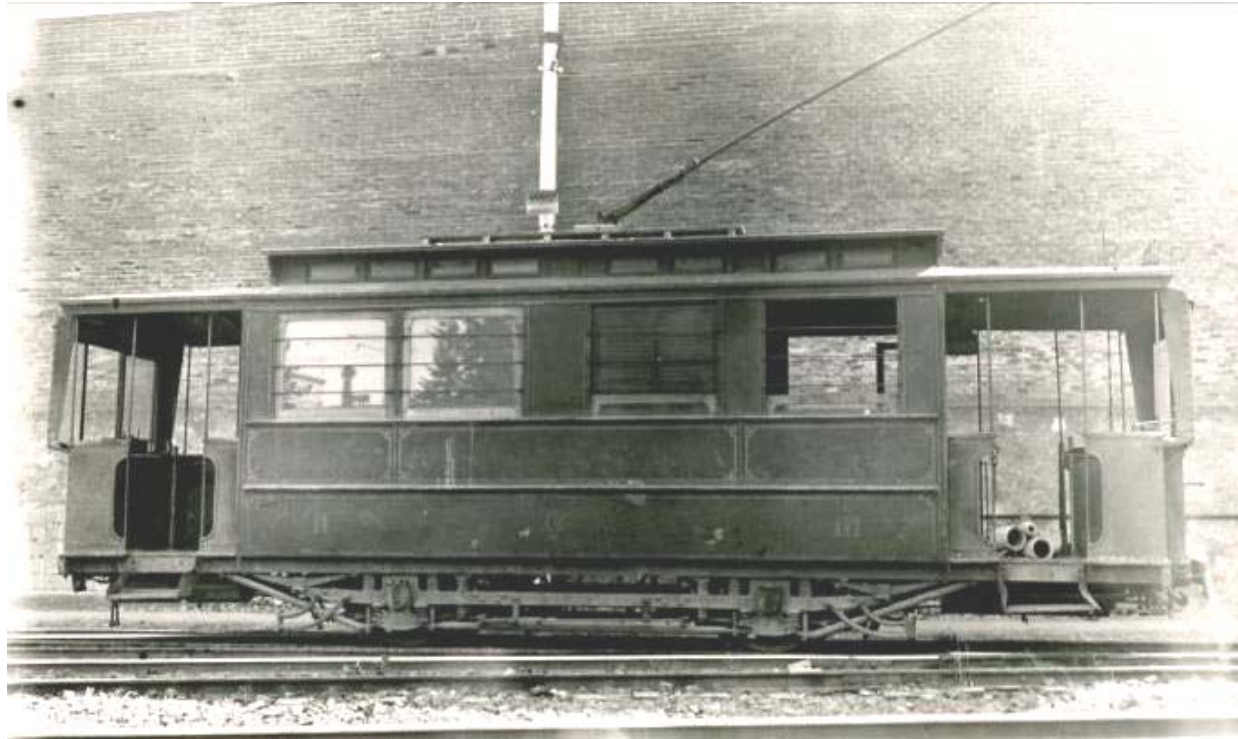


Mentrestant *FSB* havia obtingut la concessió (3 d'octubre de 1906) i inaugurat (24 d'octubre de 1906) un funicular des del peu de la muntanya de Vallvidrera, on acabava el tramvia, fins al barri de Vallvidrera.

A partir d'aquesta data, el servei es prestava de manera alternada: un tren a Sarrià i el següent al Peu del Funicular.

El tramvia es desviava a les Tres Torres, circulava pels carrers Anglí i Granados, travessava el torrent mitjançant un pont de ferro i acabava el seu recorregut al Peu del Funicular de Vallvidrera.





Per a prestar el nou servei, la companyia va adquirir a les societats belgues *Baume & Marpent* (part mecànica) i *Les Ateliers de Constructions Elèctriques de Charleroi* (part elèctrica) 18 cotxes motors de tipus tramvia, de 2 eixos, equipats amb el truck universal *Brill 21E* i 2 motors de 50 HP a 550 volts, amb controls *General Elèctric*.

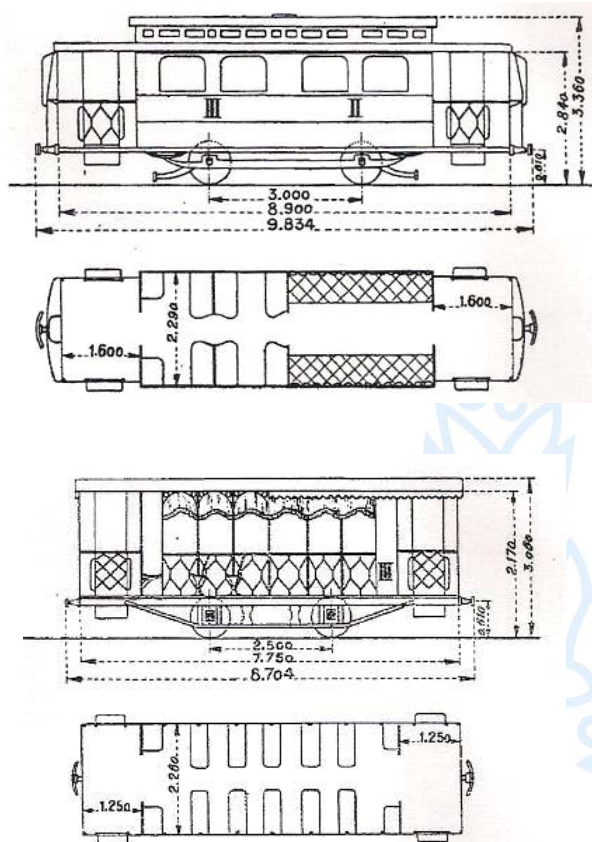


Fig. 8.—Coche de remolque abierto.

Construïts amb caixa de fusta de teka i coberta metàl·lica, amb una gran plataforma a cada extrem, el seu interior estava dividit en dos departaments separats per una mampara amb porta de intercomunicació.

El departament de 2a classe tenia capacitat per a 10 places assegudes i el de 3a per a 14. Tot i que en alguns cotxes hi figurava una 1a classe (per qüestions legals), mai van oferir aquest servei.

La presa de corrent es feia mitjançant tròlei amb politja i disposaven de fre elèctric, mecànic i d'aire comprimit.

Tot i que la línia només estava autoritzada a circular a un màxim de 12 km/h, hi havia trams per on es circulava a 35 i 40, la qual cosa va provocar algun accident i va obligar la inspecció tècnica a intervenir.



Els primers tramvies, números 1 a 10, van ser lliurats en 1905 i una segona sèrie (11 a 18) va entrar en servei posteriorment (1906).

L'any 1905, amb els primers cotxes motors van arribar també 10 remolcs (101 a 110), i junt amb la segona sèrie va arribar la resta (111 a 120), tots ells bastits pels mateixos constructors del material motor.

Originalment anaven pintats de dos colors: blanc a la part inferior i groc fosc o verd fosc a la superior (segons el cotxe), separats per un filet daurat. Però van acabar tots pintats totalment de groc.

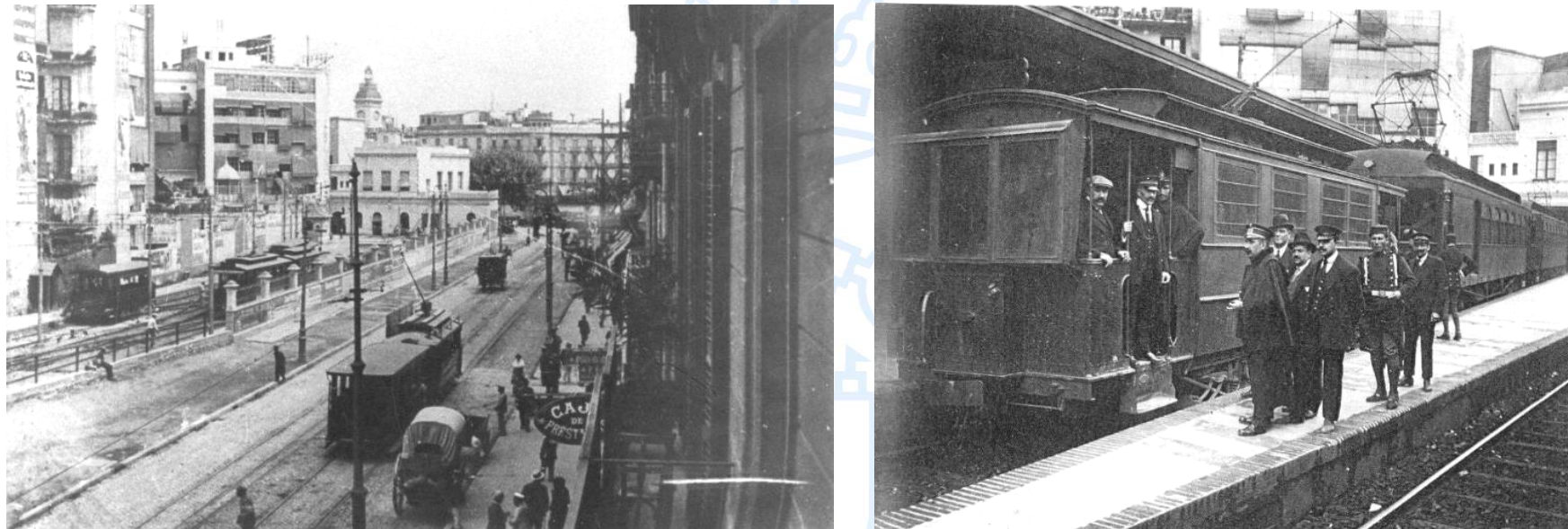
El servei es prestava amb un sol cotxe motor, afegint-hi un remolc en cas de molta afluència o a les hores punta.





Un cop electrificada la línia, tot el material antic de vapor del tren de Sarrià va restar obsolet i la majoria dels cotxes van ser desballestats als tallers de Sarrià entre 1905 i 1908, excepte el cotxe break núm. 8 i algun altre cotxe, que van ser venuts. Les locomotores van ser quasi totes venudes. Les primitives (núms. 2 a 6) al estranger, la núm. 8 a les Minas de Puertollano i les núms. 10 a 12 al ferrocarril de Mollet a Caldes de Montbui.

Finalment, per RO de 15 de febrer de 1909 es va ordenar retirar les tanques del carrer de Balmes, cadenes dels passos a nivell i les casetes dels guardes.

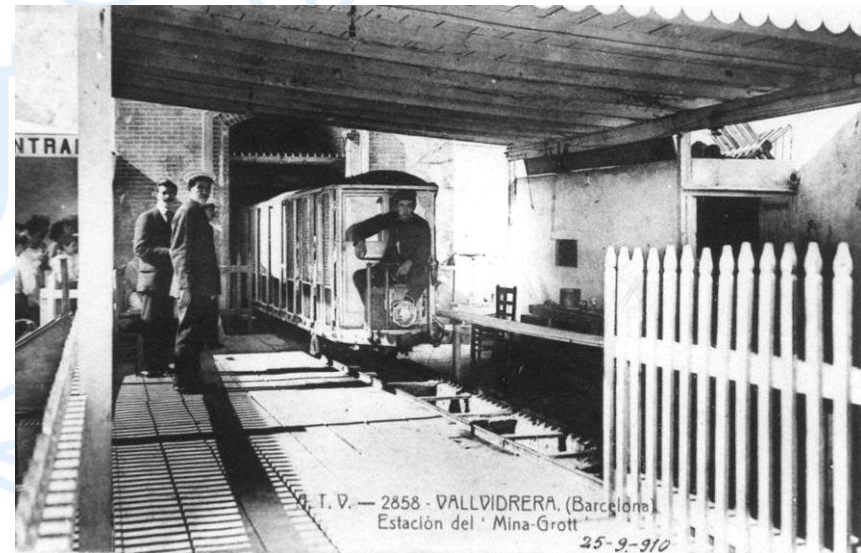


A principis del segle XX, el tren de Sarrià encara pertanyia a la *Societat General de Tramvies Elèctrics en Espanya*.

Però el capital d'aquesta societat va passar a la també belga *Les Tramways de Barcelone*, amb forts interessos alemanys (*AEG*) i que havia adquirit, durant 1905, part de la xarxa tramviària urbana de la ciutat.

El 13 de juny de 1908 es va inaugurar un petit ferrocarril que travessava la serra de Collserola per un túnel enllumenat.

Era el conegut com *Mina Grott*, propietat del Sr. Carles Emili Montañés...



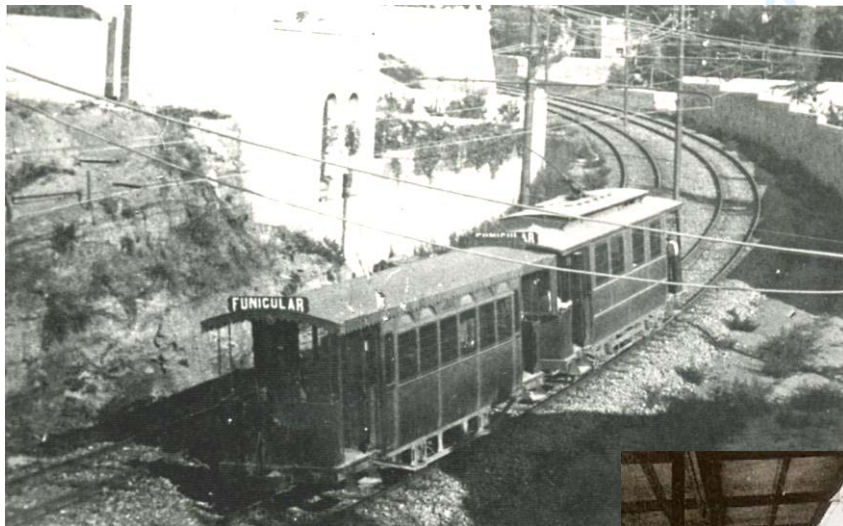
... que ens obre una altra història que ja coneixem i que ens porta a resumir aquests 150 anys transcorreguts amb del tren de Sarrià.

Primer en mans de la primera societat concessionària (*FBS*) fins la seva fallida el 1866...

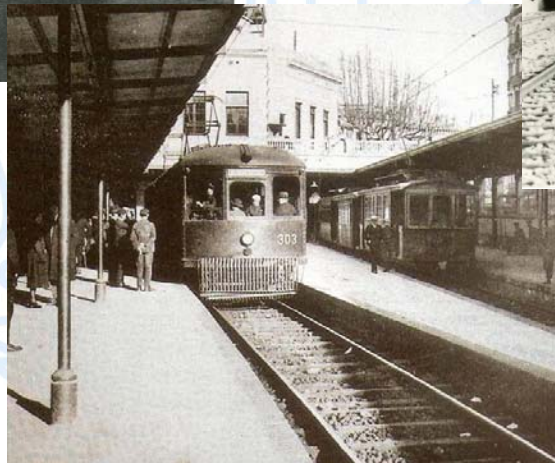
Després la segona societat (*FSB*)...

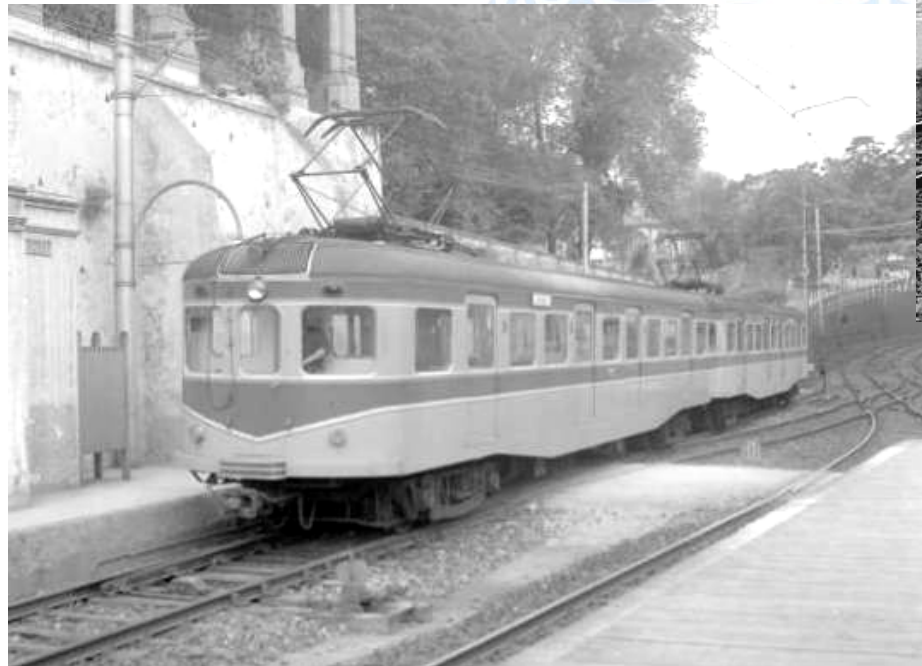
Fins l'adquisició de *FSB* per la *Societat General de Tramvies Elèctrics en Espanya* l'any 1899...





En mans del grup Pearson entre 1911 i  
1924...





Després en altres mans  
privades fins al 1977...

L6



A càrrec de l'ens estatal *FEVE* entre 1977 i 1978...

I finalment, des de 1979, en mans de *Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)* fins al dia d'avui.



**EL TREN  
DE SARRIÀ  
EN LA  
LITERATURA  
I EN EL  
RECORD**



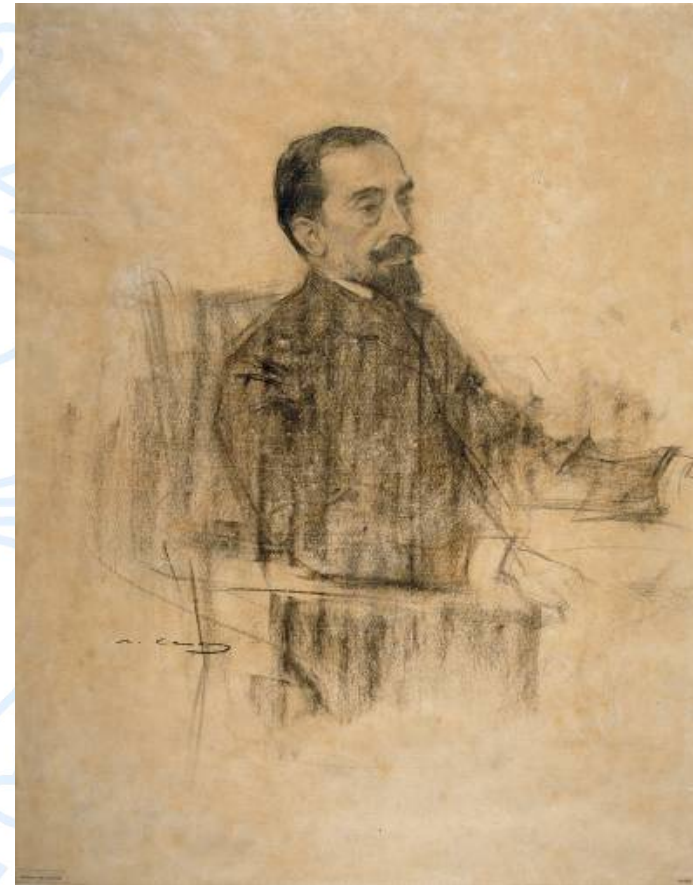
per Josep M. Lladó i Figueras

No podríem acabar aquesta conferència sense l'opinió d'il·lustres persones sobre el tren de Sarrià i alguna que altra llegenda.

Diu Joan Maragall a *L'últim xiscle*, publicat a la *Il·lustració Catalana* del 24 de desembre de 1905:

“L’altre vespre, devia ser com un quart de deu, tot plegat vàrem dir ai, ai quin xiulet mes estany que fa aquesta maquina del carril. Era un xiulet desesperat cap a Sarrià. El cor ens va fer un salt. L’últim tren del darrer dia. El tren de Sarrià ja no correria mes. L’endemà començava la tracció elèctrica...

L’endemà vaig pujar a la tracció elèctrica. Vaig cercar amb els ulls el senyor dels guants de seda de color tórtora, les cosinetes, les Colles de Sant Mus. Ja no hi eren...”.





I diu Albert Manent, a *La Vanguardia* del 20 de maig de 1991:

“Con su habitual amor a la paradoja, hace casi 40 años, Joan Oliver (Pere Quart) me afirmaba rotundamente que el *tren de Sarrià* i la *Fundació Bernat Metge* eran las dos únicas instituciones serias y eficientes que tenía Barcelona”.

I per acabar...

Molt famós era entre la mainada de l'època un sinistre personatge, l'*home de sac*, que s'enduia els nens que es portaven malament i feien entremaliadures.

Diu la llegenda que els bullia dins d'una olla molt gran i que, amb el greix suau de criatura, es greixaven les màquines de vapor del tren de Sarrià...

"Nen, mira que vindrà l'home del sac..."





Moltes mercès.  
I a reveure!

