



## Túnel dels Ferrocarrils Catalans

Esparreguera

### Ubicació

**Comarca:** Baix Llobregat  
**Lloc/Adreça:** Can Tobella  
**Emplaçament** A la propietat de Can Tobella, prop del Cairat.

### Coordenades:

**Latitud:** 41.5735  
**Longitud:** 1.86693  
**UTM Est (X):** 405537  
**UTM Nord (Y):** 4603044

### Classificació

**Número de fitxa** 08076 - 185  
**Àmbit:** Patrimoni immoble  
**Tipologia** Obra civil  
**Estil / època:** Contemporani  
**Segle** XX  
**Any** 1920  
**Estat de conservació** Bo  
**Protecció** Inexistent  
**Tipus de protecció:** Inexistent  
**Número inventari** IPIC 11.353.091  
**Generalitat i altres inventaris**  
**Accés** Difícil  
**Ús actual:** Estructural  
**Titularitat** Pública  
**Titular:** Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.  
**Autoria de la fitxa** ArqueoCat SL- Josefa Huertas i Natalia Salazar  
**Data de registre de la fitxa:** dj., 22/05/2008 - 02:00

## **Descripció**

Un túnel és una galeria subterrània realitzada artificialment amb la finalitat de donar pas a una via de comunicacions o de transport de fluids, materials o formes d'energia, a través d'una muntanya o d'un turó, per sota d'un riu o fins i tot per sota d'un estret. En la construcció d'infraestructures, els túnels, com els ponts, permeten salvar els obstacles naturals que es troben en el traçat de la infraestructura. En tot cas, mentre que els ponts foren emprats ja en les vies que creuaven l'Imperi Romà, la construcció de túnels per a les vies de comunicació (excloent el transport per canals) no comença fins el segle XIX, amb les primeres construccions ferroviàries dels Estats Units d'Amèrica i d'Anglaterra. Dins d'una primera família (els mètodes tradicionals) es troben els esquemes d'excavació de túnels amb tècniques poc mecanitzades, com va ser el cas del túnel de Can Tobella. En terrenys difícils, l'estabilitat del front d'excavació depèn en gran mesura de l'àrea d'aquest. Així, a mesura que els túnels van necessitar de seccions més grans, van aparèixer els ara anomenats mètodes tradicionals. Tots ells, consisteixen en excavar el túnel mitjançant galeries independents (unes més avançades que d'altres) i eixamplaments d'aquestes que formen en el seu conjunt l'àrea total d'excavació. Cada galeria i eixamplament s'apuntala convenientment per sostenir el terreny provisionalment, de manera que el sosteniment arriba en tot moment fins al front de l'excavació i aquest és sempre estable perquè la seva secció rarament supera els 5 m<sup>2</sup>. A més, l'apuntament gairebé instantani de totes les galeries limita de forma satisfactòria les subsidències i assentaments en superfície i redueix considerablement la magnitud dels accidents. Els túnels superficials com aquest poden excavar-se també des de l'exterior, en aquest cas, amb el mètode d'excavació en trinxera: es tracta d'excavar des de l'exterior deixant els pendents necessaris perquè l'excavació sigui estable. Seguidament s'hi col·loca l'estructura que suportarà posteriorment les terres i seguidament es rebleix la cavitat recuperant la rasant prèvia a l'excavació.

## **Història**

Els orígens de la línia de ferrocarrils Llobregat-Anoia es remunten al segle XIX.

La primera línia, el "Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga", fou la primera línia de via estreta construïda a Catalunya, l'any 1885. El seu origen vingué donat pel procés d'industrialització que des de mitjan segle XIX es desplejava al llarg del Llobregat.

La segona línia, el "Ferrocarril Central Catalán" (F.C. d'Igualada a Martorell) es va construir per comunicar les indústries igualadines amb la resta del país mitjançant l'enllaç amb els ferrocarrils de via ampla a l'estació de Martorell. El tercer ferrocarril, el "Camino de Hierro del Nordeste de España" (F.C. de Barcelona a Martorell) es va inaugurar (1912) com una línia suburbana, aviat assoliria el caràcter regional en unir-se amb el F.C. Martorell-Igualada, passant a ser la comunicació directa entre unes comarques estretament lligades econòmicament i socialment.

Els esforços que suposava l'existència de tres sistemes diferents d'explotació d'aquests ferrocarrils, va determinar que s'iniciessin les gestions per unir-los sota una sola autoritat. Això s'aconseguí el 14 de juliol del 1919 amb la constitució de la "Compañía General de Ferrocarriles Catalanes", que poc després assumiria l'explotació i construiria la línia de Martorell a Manresa, que seria a partir de llavors el nexe d'unió de la xarxa.

El 29 de març de 1922 entra en funcionament el tram entre Martorell i Olesa de Montserrat; el 26 de juliol del mateix, la via s'allarga fins al Balneari de la Puda i el 29 d'octubre, arriba a Monistrol. El traçat de via fins a Manresa continua durant el 1923. El 22 d'agost de 1924 s'obre al públic el tram de Monistrol a Manresa, que enllaça amb el de Manresa-Súria i forma una xarxa ferroviària important com a mitjà de transport de passatgers i també fonamental per la sortida de sal potàssica de les mines de Súria i Sallent i el carbó de Fígols. Aquestes línies van ser d'un metre d'amplada i de tracció a vapor fins que arribà l'electrificació.

A partir d'aquell moment, l'existència dels Ferrocarrils Catalans va seguir en certa manera els avatars de la societat catalana i es poden contemplar diverses etapes com la de màxima expansió els anys 1920-30. Etapa d'esplendor es va veure trencada per la greu recessió econòmica i per l'esclat de la Guerra Civil. Després d'una experiència col·lectivista, en acabar la guerra el panorama que oferien les línies era desolador, tant el material com les instal·lacions amb prou feines podien prestar servei. La lenta reconstrucció va topiar amb els inconvenients de la llarga postguerra, durant la qual el ferrocarril va haver d'assumir un tràfic per al qual no estava preparat.

A finals dels anys cinquanta es va iniciar una tímida modernització amb la introducció de les primeres unitats dièsel, però seria necessari esperar fins al Pla de Modernització (1963) per iniciar una renovació a fons de la xarxa. D'aquesta època en daten les electrificacions del tram Martorell-Monistrol (1971), amb la conseqüent compra de trens elèctrics i la millora del servei en aquestes poblacions. A partir de la dècada dels anys setanta, la situació financera de la companyia era cada vegada més deficitària, situació que va motivar que finalment l'Estat, a través de FEVE, assumís l'explotació el 1976. Arran de la política aleshores vigent, és a dir, el tancament de totes les línies deficitàries, el Govern Central intentà clausurar la major part de la xarxa, però afortunadament en reinstaurar-se la Generalitat de Catalunya aquesta es féu càrrec, a través de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques, de totes les línies en servei dels Ferrocarrils Catalans.

El 5 de setembre de 1979 es crea l'entitat Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, amb un ambiciós programa de modernització, que incloïa no només la renovació de la pràctica totalitat del material i les instal·lacions, sinó fins i tot la construcció de noves línies per substituir altres traçats ja obsolets.

## Bibliografia

HURTADO, Víctor; MESTRE, Jesús; MISERACHS, Toni (1995): *Atlas d'Història de Catalunya*. Edicions 62, Barcelona.

PAULO, J. (1995): *La barca i altres mitjans de comunicació entre Esparreguera i Olesa*. Ed. Josep Paulo, pp 269-281.

PAULO, J. (2002): "Túnel dels Ferrocarrils Catalans". Baix Llobregat, Esparreguera. Inventari del Patrimoni Industrial de Catalunya.



