



Estació dels Ferrocarrils Catalans

Abrera

Ubicació

Comarca: Baix Llobregat
Lloc/Adreça: Passeig de l'estació - 08630 Abrera.

Coordenades:

Latitud: 41.52257
Longitud: 1.9067
UTM Est (X): 408781
UTM Nord (Y): 4597347

Classificació

Número de fitxa 08001 - 36
Àmbit: Patrimoni immoble
Tipologia Edifici
Estil / època: Contemporani
Segle XX
Any 1922
Estat de conservació Bo
Notes de conservació: En procés de remodelació.
Protecció Inexistent
Accés Fàcil
Ús actual: Social
Titularitat Pública
Titular: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Av. Pau Casals, 24, 8é.
Barcelona
Autoria de la fitxa ArqueoCat SL - Natàlia Salazar
Data de registre de la fitxa: dj., 08/02/2007 - 01:00

Descripció

Edifici de planta rectangular estructurat en dos pisos i cobert amb teulada a dues aigües. Sobre un sòcol bastit amb una doble filada de carques de pedra s'aixequen els murs perimetrals de maó. Als laterals més llargs s'obren a la planta baixa una sèrie de cinc portes de doble fulla amb vidres i al pis superior una sèrie de cinc finestres rectangulars, també de doble fulla amb vidres. Als costats curts s'afegeix una finestra més per banda. Totes les obertures estan ressaltades amb un marc allindat fet de guix i morter. El seu aspecte actual és fruit de les reformes portades a terme durant els anys setanta del segle XX.

Història

Els orígens de la línia de ferrocarrils Llobregat-Anoia es remunten al s. 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 s.XIX es desplegava al llarg del Llobregat; el desenvolupament de les colònies tèxtils requeria d'una bona xarxa de comunicacions. 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; molt aviat assoliria un caràcter regional arran de la unió amb el F.C. Martorell-Igualada, creant una comunicació directa entre unes comarques estretament lligades en el camp econòmic i social. La dispersió d'esforços que suposava l'existència de tres sistemes diferents d'explotació als ferrocarrils de via estreta a la Vall del Llobregat, determinà que s'iniciessin gestions per unir-los sota una sola autoritat. S'aconseguí el 14 de juliol del 1919 amb la constitució de la "Compañía General de Ferrocarriles Catalanes", la qual poc després assumiria l'explotació i construiria la línia de Martorell a Manresa, que seria el nexa d'unió de la xarxa. El 29 de març de 1922 entra en funcionament el tram Martorell-Olesa de Montserrat, moment en què s'inaugura l'estació d'Abrera; 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 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 així una xarxa ferroviària important, com a mitjà de transport de passatgers, i 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 de llavors, Ferrocarrils Catalans va seguir en certa manera els avatars de la societat catalana i amb etapes diverses com la de màxima expansió els anys 1920-30. Aquesta etapa d'esplendor es va trencar amb la greu recessió econòmica i l'esclat de la Guerra Civil. Després d'una experiència col·lectivista, en acabar la guerra el panorama de les línies era desolador, el material i les instal·lacions amb prou feines podien prestar servei. La lenta reconstrucció va topar amb els inconvenients de la llarga postguerra, obligant al ferrocarril a assumir un tràfic per al qual no estava preparat. No seria fins a finals dels anys cinquanta quan es va iniciar una tímida modernització amb la introducció de les primeres unitats dièsel; calgué esperar fins al Pla de Modernització (1963) per començar una renovació a fons de la xarxa. D'aquesta època daten les electrificacions del tram Martorell-Monistrol (1971), la compra de trens elèctrics i la millora del servei en aquestes poblacions. A partir dels anys setanta la situació financera de la companyia era cada vegada més deficitària, motivant que finalment l'Estat, a través de FEVE, assumís l'explotació el 1976. En virtut 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 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, que molt aviat va començar un ambiciós programa de modernització, que incloïa la renovació de la pràctica totalitat del material i les instal·lacions, i la construcció de noves línies per substituir traçats obsolets.

Bibliografia

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

SALES, Núria; PONGILUPPI, Enric (1974): "Ferrocarri", dins de Gran Enciclopèdia Catalana, Vol. VII. Enciclopèdia Catalana S. A., Barcelona, pp. 412-417.

