



150è aniversari de l'arribada del ferrocarril Sant Celoni, 1860-2010



13 novembre - 12 desembre de 2010

Inauguració: dissabte 13 de novembre a les 7 del vespre

**Conferència a càrrec de Salvador Socias, antic factor d'estació,
i l'historiador Josep M. Abril**

Horari: dissabtes i feiners de 5 a 8 del vespre, dilluns tancat

Diumenges i festius de 2/4 de 12 a 2 del migdia i de 5 a 8 del vespre

La Rectoria Vella. Parc de la Rectoria Vella s/n. Sant Celoni. Tel. 93 864 12 13



Ajuntament de
Sant Celoni



Col·leccions de
Jordi Serra Fita i
d'Antoni Ducròs

El ferrocarril arribà a Sant Celoni el 1860. L'1 de setembre van entrar en funcionament els 39,78 quilòmetres de via entre Granollers i l'Empalme (Maçanet-Maçanes), tot i que la via es va inaugurar oficialment el 27 d'agost del mateix any. Aquest revolucionari element de progrés va desvetllar la implantació industrial i el creixement de la vila.

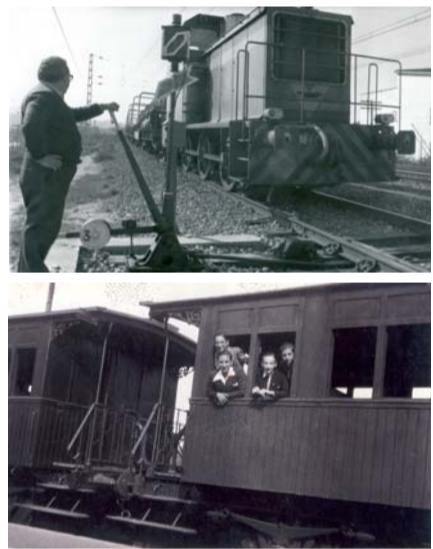
En un principi hi havia diferents companyies de ferrocarril independents. La línia de Barcelona a Granollers es va construir entre 1851 i 1854 i estava a càrrec de la societat Ferrocarril de Barcelona a Granollers. El seu objectiu era dirigir-se cap a Girona, que era el mateix destí del Ferrocarril de Mataró (línia de marina). Les dues companyies van entrar en un litigi que va acabar el 1860, quan van renunciar a la concessió fins a Girona en exclusiva i van acordar de prolongar les seves línies fins a un punt d'enllaç (l'Empalme), a partir del qual seguirien amb una via única i comuna. Les dues línies es van unir a l'estació de Maçanet-Maçanes (l'Empalme) entre 1860 i 1861 respectivament, i van continuar amb una via, que va arribar a Girona el 1862. Finalment, les dues companyies es van fusionar 1862 amb el nom de Caminos de Hierro de Barcelona a Gerona. El 1875 aquesta societat s'ajuntà amb la de Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona i van formar Ferrocarriles de Tarragona a

Barcelona y Francia (TBF). El 1878 el tren va arribar, finalment, a Portbou, la frontera amb França. L'esperat enllaç internacional va ser d'una importància extraordinària per al desenvolupament mercantil i industrial de Catalunya. El 1898 la companyia catalana TBF va ser absorbida per la francoespanyola Companyia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Després de la guerra es va nacionalitzar el sistema de transport ferroviari, i el 1941 es va crear la Renfe.

L'arribada del ferrocarril a Sant Celoni el 1860 i la construcció de l'estació, ubicada aleshores al final del carrer actual de Sant Martí, va impulsar el creixement del nucli urbà cap a aquesta zona. La vila de Sant Celoni havia anat creixent, des de l'època medieval, prenent el carrer Major com a artèria principal. A mitjan segle XIX encara tenia una estructura fortificada, amb portals i torres, però a partir de 1860 es van començar a enderrocar els portals que tancaven la vila per facilitar el trànsit i l'eixamplament de la trama urbanística. L'antiga estació era d'una sola planta i tenia forma rectangular. L'entrada principal, cap a les taquilles, era davant de carrer de Sant Martí, i al costat hi havia una gran sala d'espera. L'habitatge del cap d'estació era al mateix edifici. Entre l'estació i can Calls hi havia un espai obert amb acàcies. El jardí del cap d'estació era a l'altre costat, davant

de can Montané. Estava envoltat d'una cleda de fusta i tenia la figura del Pescador sobre una bassa amb peixos. Darrere l'estació hi havia la coneguda fonda d'El Dorado.

El ferrocarril va ser l'element que va desvetllar i impulsar el procés d'industrialització local, ja que va esdevenir el principal sistema de transport terrestre, a causa del baix cost i la gran capacitat dels vagons. Entre d'altres millores, va permetre el subministrament de les matèries primeres i el carbó a les fàbriques, i el transport de les mercaderies als seus destins. Amb el tren s'aconseguia el carbó i el cotó molt més barats que si s'haguessin de transportar amb carros i l'expedició des productes manufacturats (taps i carracs de suro, sacs de ciment, fusta, raigs i corbes d'alzina, teixits...) era fàcil i econòmica. Els comerços i el sector agrari i ramader també es va beneficiar d'aquest progrés; els negociants de bestiar utilitzaven el tren per transportar els animals als mercats, i els botiguers, per rebre el gènere. Pel que fa al transport de passatgers, per exemple, el 1932 hi havia 7 viatges diaris cap a Barcelona, i, segons el tipus de tren, trigaven entre una hora i mitja i tres hores. Hi havia bitllets de primera, segona i tercera classe. El tren va ser el principal sistema de transport de productes fins que es generalitzà l'ús de camions.



7 - SANT CELONI. Estació del Ferrocarril