

# Arquitectures noucentistes a les estacions del Tren de Sarrià (1912-1931)

Ramon Graus

Universitat Politècnica de Catalunya. GRHACCI

ramon.graus@upc.edu

---

## RESUM

A Barcelona, dos projectes per al Tren de Sarrià s'entrecreuen en el període que va de l'any 1912 a l'any 1931. Són projectes d'esperit molt diferent, però, arquitectònicament, tots dos són amarats de voluntat de modernització noucentista. A l'arribada de Pearson, una empresa renovellada iniciarà un projecte de conquesta del Vallès, mentre que, a l'arribada de la dictadura de Primo de Rivera, serà l'Ajuntament de Barcelona qui emprendre les obres de soterrament de la línia a l'Eixample, amb la voluntat de convertir-la en un metropolità. Com es veurà, l'arquitectura de les seves estacions o, si es vol ser més precís, l'arquitectura dels edificis de viatgers de cada estació, serà del tot compromesa amb els objectius ideològics de tots dos projectes.

Paraules clau:

arquitectura; Barcelona; noucentisme; Ferrocarrils de Catalunya, SA; estació de ferrocarril; Catalanian Land C° Ltd.; Ferran Romeu i Ribot; Lluís Girona i Cuyàs; Arnau Calvet i Peyronill; Francesc de Paula Nebot i Torrens

---

## ABSTRACT

### Architectures of the *noucentisme* in the Sarrià Train stations (1912-1931)

In Barcelona, two projects for the Sarrià Train intersected in the period 1912 to 1931. Although very different in spirit, both were imbued architecturally with the *Noucentisme* or "Nineteen-hundreds Style" movement's desire for modernization. Upon Pearson's arrival, a company with renewed drive would set in motion a project to conquer the Vallès area, whereas with the arrival of Primo de Rivera's dictatorship, the Barcelona City Council would undertake the work of burying the line in the Eixample district with the intention of turning it into a metropolitan line. As the article shall argue, the architecture of these stations, or to be more precise the architecture of the buildings for travellers at each station, would be fully committed to the ideological goals of both projects.

Keywords:

architecture; Barcelona; Noucentisme; Ferrocarrils de Catalunya, SA; train station; Catalanian Land C° Ltd.; Ferran Romeu i Ribot; Lluís Girona i Cuyàs; Arnau Calvet i Peyronill; Francesc de Paula Nebot i Torrens

Recordem breument els inicis del Tren de Sarrià<sup>1</sup>, aquell ferrocarril urbà que, des de 1863, discorria pels camps d'un Eixample encara buit, tot partint-lo en dreta i esquerra, i aturant-se en una sèrie d'estacions avui desaparegudes o del tot transformades —Barcelona, Camps Elisis, Gràcia, Sant Gervasi i Sarrià—. Eren estacions dignes, però molt senzilles, fruit d'un projecte modest que decidí invertir poc a les estacions<sup>2</sup>. Si a Europa, i a la mateixa Barcelona<sup>3</sup>, la construcció d'una estació terminal començava a significar el lluïment de les estructures de ferro combinades amb claraboies de vidre, en canvi, a les estacions de la línia de Sarrià, només hi trobaríem unes minses marquesines. Cal recordar que, entre 1848 i 1863, Barcelona s'havia dotat de cinc estacions de ferrocarril, totes construïdes per empreses privades, que s'emplaçaren davant d'una ciutat encara constreta per les muralles. No es tractava d'estacions gaire monumentals, però almenys n'hi havia quatre que utilitzaven el ferro per cobrir les andanes: l'estació de línia de ferrocarril Barcelona-Mataró (1848); l'estació de la línia Barcelona-Granollers (1854) —que, al cap dels anys, es convertiria en l'estació de França—; l'estació de la línia Barcelona-Martorell, a l'actual plaça de Catalunya (1854), i l'estació del Nord, de la línia de Barcelona a Saragossa (1861-1865). Així, pel que fa a la línia de Sarrià, és una mostra d'aquesta contenció el mateix edifici de viatgers de la terminal de la plaça de Catalunya (1863), que ocupava un xamfrà a la cruïlla entre el carrer de Pelai i la Rambla de Catalunya, tot emplaçant-se travesser a les andanes. La seva façana a la plaça era organitzada en dues plantes i respirava l'academicisme de mitjan segle XIX. Però darrere, a les andanes que s'allargassaven pel carrer de Pelai, no hi trobaríem cap cobert.

A mesura que la ciutat creixia, s'incorporaren noves estacions a la línia, com ara els baixadors

de Provença, Muntaner, Bonanova o Les Tres Torres. A la vegada, l'empresa veié la possibilitat d'aprofitar la circumstància que el seu traçat li permetia apropar un volum important de viatgers a la part alta de la ciutat. L'èxit que obtenien les empreses de la competència amb el tàndem format pel Tramvia Blau i el Funicular del Tibidabo, inaugurats el 1901<sup>4</sup>, com també la promulgació de la Llei de descans dominical de 1904<sup>5</sup>, acabà de convèncer la companyia d'obrir una nova via cap a la muntanya de Collserola. Precisament, el baixador de Les Tres Torres responia a la decisió de l'empresa de connectar amb un tramvia el nou funicular de Vallvidrera que la mateixa empresa acabava de promoure (24 d'octubre de 1906)<sup>6</sup>. Per primer cop, la companyia s'havia decidit a utilitzar l'arquitectura com a eina de seducció d'un públic que no prendria el tren per anar a treballar, sinó per fruir del dia. Les festives estacions inferior i superior del funicular de Vallvidrera són obra de Bonaventura Conill i Montobbio (1876-1946, títol 1898), arquitecte molt interessat pel corrent secessionista austríac, on planteja uns volums en els quals combina un basament rugós de paredat sense concertar amb uns cossos d'edifici cúbics, llisos i revestits d'estuc blanc. Si, al basament, hi predominen els arcs parabòlics i les finestres corbades, al cos superior, totes les finestres són rectangles retallats sobre un revestiment que adquireix un aire tèxtil amb cintes i sanefes penjades i esgrafiats que simulen arbres.

### Collserola enllà: l'estació, una casa més del suburbi jardí

El procés d'electrificació del país<sup>7</sup> accelerà les transformacions del sector dels transports urbans de Barcelona i, molt especialment, quan l'aliança

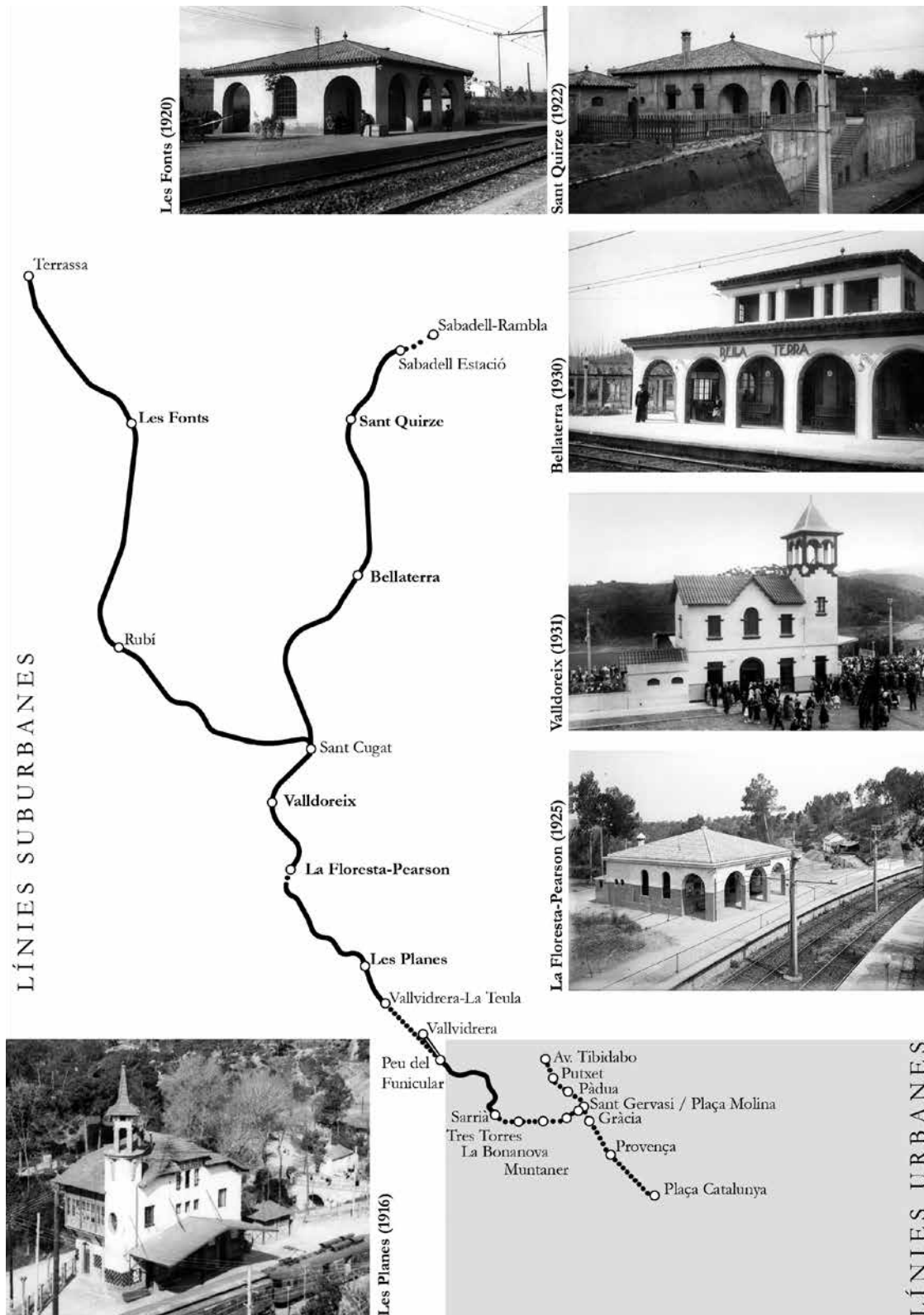


Figura 1. Traçat del Tren de Sarrià i de les dues línies suburbanes cap al Vallès Occidental. A la imatge, s'il·lustren les sis estacions de la línia que acompanyen la xarxa ferroviària amb una arquitectura conscientment adaptada al suburbi jardí (Autors desconeguts. Arxiu Nacional de Catalunya [ANC], Fons 757 / Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya).

entre Carles E. Montañès (1878-1974) i Frederick S. Pearson (1861-1915) endegà, el 1912, la compra del Tren de Sarrià i la creació d'una nova companyia, Ferrocarrils de Catalunya, SA, per foradar

Collserola i conquerir el mercat del transport de viatgers del Vallès Occidental<sup>8</sup>.

Si bé, als discursos i a les justificacions del traçat de la línia, s'havia insistit en la necessitat de

comunicar el port de Barcelona amb les ciutats industrials del Vallès, cal ser conscients que aquesta ha estat sempre una línia de passatgers. Les raons del seu èxit cal cercar-les en una doble proposta no sempre explícita: d'una banda, l'explotació comercial de la promoció del lleure per a totes les classes socials, encara que tal vegada segregat<sup>9</sup>, i, de l'altra, la promoció del negoci immobiliari basat en el creixement de suburbis jardí al llarg de la línia de ferrocarril<sup>10</sup>. La clau interpretativa que ha proposat Horacio Capel és reveladora<sup>11</sup>: Pearson creà, el mateix any 1912 i dins del conglomerat de la Barcelona Traction Light and Power C<sup>o</sup> Ltd, una companyia per a la compra i la promoció de terrenys anomenada Catalanian Land C<sup>o</sup> Ltd.

Amb aquests precedents, és convenient preguntar-se: com havien de ser les estacions de la línia? Havien de seguir la rigidesa tipològica i lingüística de les estacions d'una línia fèrria tradicional o s'havien d'adaptar als objectius d'una empresa que coneixia de primera mà els mecanismes del creixement suburbà de les ciutats nord-americanes?

Podem seguir el creixement de la línia mitjançant la figura 1. Així, d'una manera prou significativa, la del Vallès s'inaugurà amb un tram entre les estacions de Sarrià i Les Planes (28 de novembre de 1916), on no hi havia cap nucli consolidat. Podríem sostenir, doncs, que la línia acabava en el no-res, però que hi havia expectatives de crear aquest nucli. Just per sobre de l'estació, l'arquitecte Joan Rubió i Bellver (1871-1952, títol 1892) ja havia construït el pavelló de safareig i desinfecció «El castell» (1903), de l'empresa Sanatorio del Tibidabo, SA, del doctor Andreu, que preveia fer saltar cap al vessant nord la ciutat jardí que construïen al vessant sud. Ignasi de Solà Morales va assenyalar ja fa anys els contactes entre Rubió, Prat de la Riba i la Catalanian Land<sup>12</sup>.

En arribar a Les Planes, l'edifici de viatgers emergia aïllat al costat de les vies, com una casa de ciutat jardí, amb la torre mirador i les tribunes volades de fusta<sup>13</sup> (figura 1). La planta baixa era dedicada a la venda de bitllets i a sales d'espera, mentre que el primer pis i les golfes allotjaven l'habitatge del cap d'estació. De prop, els paraments exteriors prenién una vitalitat sobtada amb un sòcol de rajola de València disposada formant un escacat verd i vermell terrós, mentre que la porta principal era acompanyada per un sòcol de rajola de València en relleu amb un escacat de tons més clars. Dalt de tot, un ràfec suportat sobre permòdols de fusta provocava una potent ombra que subratllava el caràcter pintoresc de l'edifici.

Molt aviat, l'estació fou envoltada de restaurants i *merenderos*; per sobre de la via, hi havia el restaurant Casa Rector, però, a peu de via, cal destacar la presència del Bar-Restaurant

Eléctrico (1917), que havia estat projectat per l'arquitecte Ferran Romeu i Ribot (1862-1943, títol 1888) per encàrrec de la Catalanian Land<sup>14</sup>, per tant, per la mateixa empresa del ferrocarril. El fet que Ferran Romeu fos l'arquitecte del Bar-Restaurant Eléctrico obre la possibilitat raonable d'assignar-li també el projecte de l'edifici de viatgers de Les Planes, d'autor desconegut fins avui. La mateixa companyia de ferrocarril publicà un fullet guia amb lloances a les localitats on tenia estació acompanyat de publicitat de restaurants, sanatoris i hotels:

Las Planas es el punto de excursión más popular de Barcelona. Está situado en la vertiente de la montaña de Vallvidrera. El aspecto que ofrece este punto sólo es comparable con algunos lugares de Suiza. Para ello hemos de hacer presente que toda la región es una serie de montañas, cubiertas de frondosos pinos y abundante follaje, siempre verde, que son la admiración del forastero y del excursionista. Tiene este lugar la particularidad de ofrecer siempre encantos nuevos a los admirados ojos del visitante, ya que toda su extensión está cruzada por seguros caminos y senderos cubiertos de árboles, que conducen a los muchos merenderos que se han establecido en este sitio<sup>15</sup>.

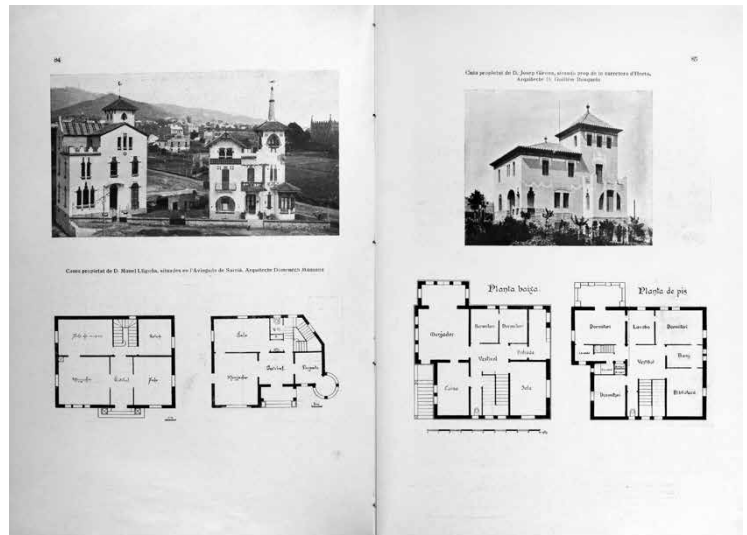
Com a estacions intermèdies d'aquest primer tram de línia, només hi trobàvem dos baixadors, tots dos relacionats amb el lleure: Peu del Funicular i Baixador de Vallvidrera-La Teula. El baixador de Peu del Funicular enllaçava la línia amb el Funicular de Vallvidrera, però fou construït amb moltes dificultats d'espai. Així les andanes foren encabides a l'inici del túnel que travessa la muntanya i fou necessari mutilar l'edifici de Conill d'una manera desgraciada. D'altra banda, el Baixador de Vallvidrera-La Teula rebia el segon nom perquè, prop d'allà, hi havia la Font de la Teula, molt visitada per ferhi arrossos i berenars populars. No hi havia un edifici que poguem anomenar *de viatgers*, sols una caseta acollia unes escales i el lloc de venda de bitllets i, a totes dues bandes, s'havia improvisat una coberta de xapa de zenc.

En canvi, quan la línia arribava a nuclis consolidats, com ara Sant Cugat del Vallès (26 d'octubre de 1917) o Rubí (13 de setembre de 1918), el ferrocarril s'hi apropava tangencialment, sense voler fer nosa. A les dues poblacions es va utilitzar un únic model d'estació més senyorívol, amb aire de palauet, hereu del segle XIX, amb una façana articulada per pilastres, coronada amb un petit frontó només a la façana cap al poble. Tanmateix, un sòcol de rajola de València fosca envoltava tot l'edifici per preservar-lo dels rösses.

Finalment, en els dos punts terminals de les línies, Terrassa i Sabadell, el ferrocarril es trobà amb la dificultat de penetrar la perifèria de la ciutat. A Terrassa, aprofità la Rambla per acostar-se al centre, primer amb una estació provisional (28 de desembre de 1919) i, poc més tard, amb l'estació definitiva (2 de juliol de 1921), travessera a les andanes. Es tractava d'un edifici de viatgers amb un academicisme sever, cos central amb arcades i ales amb frontó, però amb els brancals i els arcs d'obra vista, com a les fàbriques del seu entorn. Així, els brancals i els arcs de les finestres i els claus i els cantons de les cantonades eren fets d'obra vista, mentre que els panys de paret eren arrebossats. En canvi, a Sabadell, com que la ciutat no volgué renunciar al fet que el ferrocarril arribés al centre, es proposà un tipus d'estació molt semblant al de Terrassa —aquí el maó vist fou substituït per un estucat imitant pilastres de carreus— que fou disposada a un costat per no obstaculitzar la continuïtat del tren (1 de juny de 1922). Finalment, s'estengué un ramal soterrat fins a la Rambla (21 de setembre de 1925). Les voreres estretes del centre obligaren a comprar una parcel·la i encabir-hi una porxada d'accés amb escales i ascensor, d'un monumentalisme classicista. Cadascuna de les cinc columnes toscanes amb èntasi molt marcat sostenia un doble capçal amb volutes que rebia el terrat protegit per una balustrada.

Ara bé, entremig de la línia, s'hi disposaren tres baixadors d'una arquitectura modesta, però d'intencions molt clares (figura 1): Les Fonts (1920), Sant Quirze (1 de juny de 1922) i La Floresta-Pearson (9 d'agost de 1925). Una senzilla coberta de pavelló de teula roja aixoplugava un edifici de viatgers de planta quadrada. Cap a l'andana, s'hi abocava una porxada humil formada per tres arcs de mig punt. Una arcada com la de tantes galeries de masies catalanes, amb la senzillesa d'*Els dolços indrets de Catalunya* (1910), de Pere Torné Esquius, o de *La sortija* (1917), de Xavier Nogués. Les tres estacions es disposaven en àrees on era a punt d'arrencar la urbanització d'un suburbi jardí i la seva vocació era convertir-se'n en la porta d'entrada, però a la vegada fondre's entre les casetes.

Finalment, ens manca descriure dues estacions lleugerament més tardanes: Bella-Terra (22 de juny de 1930) és fruit d'una nova operació immobiliària, mentre que el creixement d'un suburbi jardí proper a Sant Cugat forçà l'estació de Valldoreix (3 de maig de 1931) (figura 1). La ciutat jardí de Bellaterra<sup>16</sup> fou planificada per l'arquitecte Lluís Girona i Cuyàs (1894-1979, títol 1920), que també en projectà l'estació. Si bé la seva porxada amb cinc arcades pot assemblar-se a les estacions del tipus de la Floresta, les dues plantes que la componen i l'aparença rica dels acabats



Figures 2 i 3.  
Doble pàgina de l'article «Les nostres casetes», publicat l'any 1913, i, a sota, l'estació de la Floresta-Pearson (1925), abans de ser ampliada, envoltada per les cases del suburbi jardí (Autor desconegut. ANC, Fons 757 / Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya).

pretenen diferenciar-la de tota la línia. Només cal fixar-se en la manera com els intradossos de cada arc són revestits de peces de terracota roja, com les portes i les finestres de l'edifici són emmarcats de la mateixa terracota o com el sostre de l'interior aparenta un noble enteixinat renaixentista, malgrat que fos fabricat, com l'arrambador, amb el producte industrial Dekor, de l'empresa cerdanyolenca Uralita, SA. Valldoreix<sup>17</sup>, en canvi, és una estació projectada per l'arquitecte Arnau Calvet i Peyronill (1874-1956, títol 1897) que refà amb bon gust els temes vistos a l'estació de Les Planes: torre mirador, paraments blancs i sòcol de rajola de València amb colors verd i blanc disposats en escacat.

En resum, com mostra la figura 1, almenys sis estacions de la línia —Les Planes, La Floresta-Pearson, Valldoreix, Les Fonts, Bellaterra

i Sant Quirze— responen orgànicament a l'estratègia espacial de Ferrocarrils de Catalunya i Catalanian Land, la d'acompanyar la xarxa ferroviària amb una promoció del sòl basada en la ciutat jardí i el suburbi jardí. Complementàriament, l'arquitectura d'aquestes estacions participa plenament en el debat noucentista de la casa, tal com intentarem demostrar tot seguit.

L'Anuari de l'Associació d'Arquitectes de Catalunya de l'any 1913 publicà un article sense signar i titulat significativament «Les nostres casetes», que ens pot ajudar a comprendre el sentit de l'arquitectura<sup>18</sup> d'aquestes estacions (figura 2). L'article és format per un text breu, pràcticament un manifest, i una sèrie d'exemples de cases suburbanes edificades a Catalunya entre 1905 i 1912. El text diu així:

Mentres invadeixen els carrers de ciutat els istils francesos i les mansardes hi aixecan la seva exòtica silueta, una colla dels nostres arquitectes tanteja una arquitectura propia per a la casa aïllada en qu'hi son element característic la teulada de teula moresca amb ses ratlles accentuades, els enblanquinats i'ls esgrafiats, derivacions ennoblides del nostre art rural. Aqueix es el camí seguit a Anglaterra per a crear els Cottage, principi imitat després per quasi tot Europa i que entre nosaltres se imposa a quasi totes les obres qu'aném a reproduir<sup>19</sup>.

Aquestes «casetes» han estat triades amb cura<sup>20</sup>, reflecteixen un dels models de casa —fixem-nos que no hi diu *torre*, *villa*, *mansió* ni *palau*— que es construïen en creixements suburbans propers a una ciutat jardí. Per a l'autor del manifest, es tractaria d'un recull de construccions que podien esdevenir el model d'una casa amb una arquitectura pròpiament catalana fora de les modes europees. Mirant, doncs, dins de la tradició, com havien fet els renovadors del *cottage* anglès, seria possible renovar l'arquitectura de la casa. Abans d'avançar, cal preguntar-nos sobre l'autor del recull. Aquests tipus de manifestos no sovintejaven a l'Anuari, sempre refractari a pontificar sobre l'arquitectura dels seus associats. Ara bé, hem de tenir en compte que, durant els anys 1912 i 1913, el sector catalanista, amb Josep Puig i Cadafalch al capdavant, havia aconseguit la presidència de l'Associació amb la intenció de modernitzar-la. Tanmateix, ben pensat, moltes d'aquestes casetes blanques de l'article s'assemblen més a les cases d'un Joseph Maria Olbrich o al recull de cases per a la burgesia berlinesa que acabava de publicar Hermann Muthesius<sup>21</sup>, que no pas, estrictament, a les nostres masies. En tots dos casos, es repeteix la mateixa operació ideològica: les cases a Berlín o les que ens proposa Puig i Cadafalch són per a una burgesia ascendent compos-

ta de joves intel·lectuals professionals —advocats, metges, periodistes, arquitectes, etc.— i empresaris modestos, que eren el gruix social que encapçalava el projecte modernitzador del catalanisme polític i que hi donava suport.

Així, doncs, les estacions de Les Planes, de La Floresta-Pearson (figura 3), de Valldoreix, de Les Fonts, de Sant Quirze i de Bella-Terra no serien res més que una casa més del suburbi jardí, una casa d'estiueig o una casa d'aquelles classes mitjanes que començaven a abandonar l'Eixample, una casa que proposava i celebrava la ciutat jardí noucentista.

## Sota el brogit de la ciutat: el miratge monumentalista de la plaça de Catalunya

Almenys quatre circumstàncies abonaren la decisió de soterrar la línia del Tren de Sarrià des de la plaça de Catalunya fins a Sant Gervasi: en primer lloc, la mala fama del tram de ferrocarril que travessava l'Eixample, amb nombrosos atropellaments de persones; en segon lloc, l'existència de dues línies de metropolità a Barcelona en construcció; en tercer lloc, les expectatives de negoci immobiliari que s'albiraven amb l'obertura del carrer de Balmes fins a l'avinguda del Tibidabo, i, finalment, en quart lloc, la conjuntura política del cop d'estat de Primo de Rivera i l'arribada a l'Ajuntament de Barcelona de l'equip de Darius Rumeu i Freixa, baró de Viver (1886-1970).

Convé aturar-se a analitzar els interessos que promovien l'obertura del carrer de Balmes<sup>22</sup>. Des de 1901, l'Associació de Propietaris de Sant Gervasi demanava a l'Ajuntament l'obertura del carrer; així, l'any 1907, es presentà un primer projecte<sup>23</sup> de l'enginyer militar Marian Rubió i Bellvé (1862-1938, títol 1882), home fort del doctor Andreu en l'operació del Tibidabo, que fou aprovat per l'Ajuntament l'any 1908. El seu fill i enginyer industrial, Santiago Rubió i Tudurí (1892-1980, títol 1915), va dissenyar llavors un primer projecte de ferrocarril subterrani<sup>24</sup>. Però calgué esperar fins l'any 1920 perquè el Banc Hispano Colonial s'ofereís a promoure l'obertura de la mà del seu braç operatiu, el Fomento de Obras y Construcciones, SA. Un nou projecte<sup>25</sup> fou redactat per l'enginyer de camins Ferran Rojo i Sojo (m. 1929, títol 1893), director tècnic de Foment. Aquesta obertura incloïa una línia subterrània entre Sant Gervasi i l'avinguda del Tibidabo amb les estacions respectives, i així es va adjudicar i començar a executar.

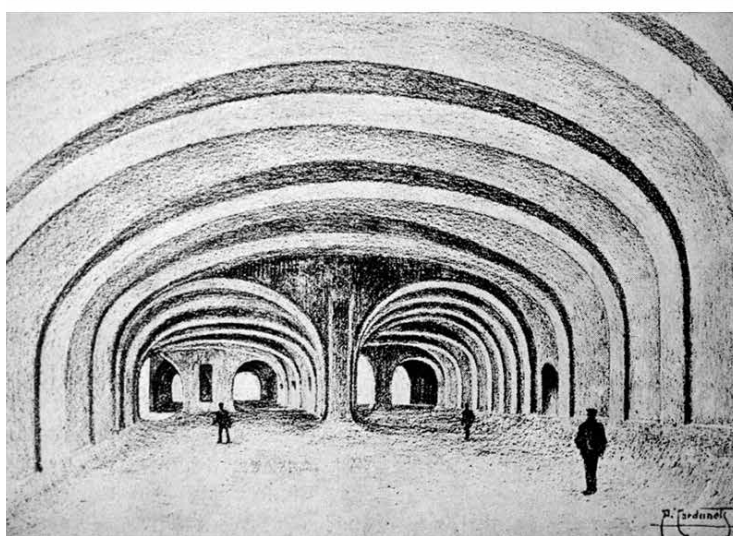
D'altra banda, l'illa de cases formada pels carrers Pelai, Bergara i Rambla començava a ser cobejada. Devem a Fernando Marzà<sup>26</sup> la troballa d'un projecte no realitzat d'un gratacel de trenta pisos per a aquest emplaçament, planificat pels

arquitectes nord-americans John Mead Howells (1868-1959) i James Gamble Rogers (1867-1947). La notícia del projecte fou publicada l'any 1920 a *The American Architect*<sup>27</sup> i s'hi incloïen dues plantes i una perspectiva de l'edifici. L'article donava el nom de Ramon Sellés Miró com a cap visible d'un grup d'inversors catalans. De Sellés Miró, se'n té molt poques notícies i no cal descartar que actués només de testaferró. El més interessant per a nosaltres, però, és que l'article es feia seus els projectes de soterrament de l'estació, ja que s'hi sostenia que «The city's railroad terminus will probably be in the basement of the building».

Poc més tard, el 1920, el mateix Ferran Rojo i Sojo redactava un projecte de soterrament del Tren de Sarrià des de la plaça de Catalunya fins a la Bonanova<sup>28</sup>. Tanmateix, aquesta segona operació restà aturada fins al cop d'estat de Primo de Rivera. Darius Rumeu prengué possessió com a alcalde de Barcelona el dia 17 de setembre de 1924 i, durant els mesos següents, negociarà el traspàs de la concessió del tren de Sarrià de l'Estat a l'Ajuntament, a canvi de promoure i finançar les obres de soterrament de la línia<sup>29</sup>. El conveni entre l'Ajuntament i l'empresa s'aprovà al ple municipal del 23 de juny de 1925<sup>30</sup> amb una inversió econòmica de 50 milions de pessetes, 40 milions dels quals s'aconseguïren amb una emissió de deute públic i els 10 milions restants, per contribucions especials entre els veïns del carrer de Balmes. Es confiava a recuperar la inversió en participar en els beneficis de l'empresa. En bona part, tot era un miratge, alguns regidors intentaren, en va, de fer veure al municipi que l'empresa no tenia prou benefici anual perquè l'Ajuntament rescabalés la inversió, però l'operació seguí endavant.

El disseny del nou projecte de 1925<sup>31</sup> fou encomanat a l'enginyer de camins Josep Cabestany i Alegret (1867-1952, títol 1892), que, des de 1921, era el director de Serveis Tècnics de l'Ajuntament de Barcelona. L'obra es dividí en dues parts: el tram des de la plaça de Catalunya fins a l'avinguda de la Diagonal, estació de Provença inclosa, fou adjudicat a l'empresa Material y Obras SA, i el tram des de l'avinguda de la Diagonal fins a Sant Gervasi, estació de Gràcia inclosa, a l'empresa Cubiertas y Tejados, SA.

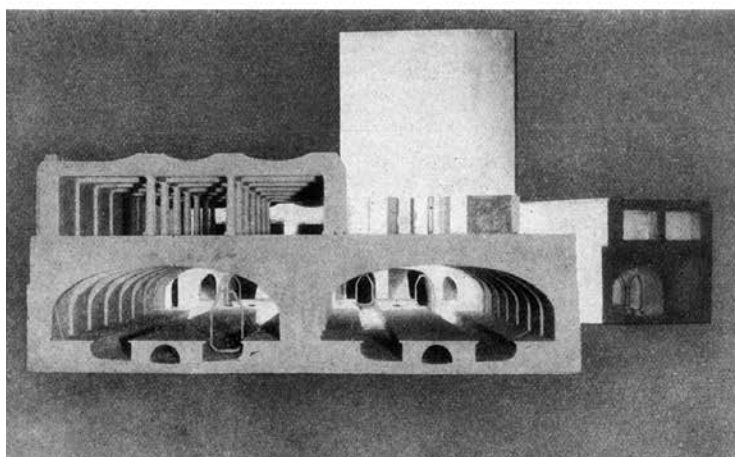
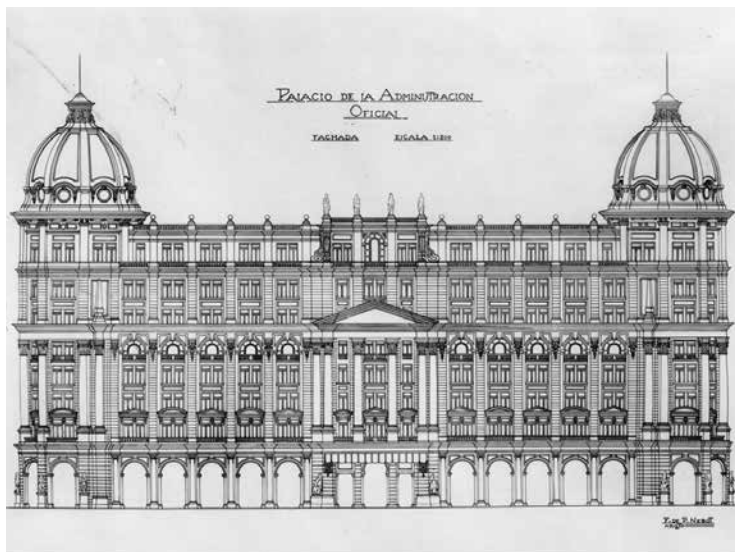
D'aquest projecte, cal destacar-ne la importància quantitativa i qualitativa de l'estació de la plaça de Catalunya. Des de tres accessos amb escala —Pelai, Bergara i Balmes— s'accedia a una sala de viatgers, de 144 metres de llarg per 21 metres d'ample, formada per dues rengleres de columnes bessones d'ordre toscà que suportaven una quadrícula de 7 x 7 m coberta amb voltes d'aresta rebaixada, tal com mostra la figura 4. Per sota d'aquesta sala, s'hi van construir les andanes de l'estació dins de tres amplis túnels. Primer s'hi edificà el més proper al carrer de Pelai, que ocu-



Figures 4 i 5.

Dos dibuixos d'Alexandre Cardunets de la sala de viatgers i de les andanes de la gran estació soterrada de la Plaça de Catalunya mentre estava en construcció (*Anuario de la Asociación de Arquitectos de Cataluña*, 1928).

pava bona part de l'amplada del carrer i la parcel·la allargada de l'antiga estació. El túnel era format per una gran volta de canó rebaixada i reforçada amb nervis que rebien les columnes del vestíbul (figura 5). Quan la línia es posà en servei (24 d'abril de 1929), només estava en funcionament aquest túnel amb dos finals de via. Tota l'obra revestia una gran complexitat, perquè es preveia treballar sota els edificis existents<sup>32</sup>. Si bé el projecte de 1925 plantejava una estructura mixta de formigó armat i metall, el fet d'adjudicar l'obra a Material y Obras, SA, que era una empresa pionera en l'ús del formigó armat<sup>33</sup>, féu que tot es construís emprant aquesta tècnica. Així, eren de formigó armat els túnels nervats, però també les columnes de la sala de viatgers i les voltes d'aresta del sostre. Precisament, les columnes eren aparellades per raons estructurals, ja que algunes havien de suportar força pes i no era possible mantenir les proporcions clàssiques sense desdo-



Figures 6 i 7.  
Façana, a la plaça de Catalunya, del Palau de l'Administració Oficial, de Francesc de Paula Nebot (Arxiu Històric del CoAC, Fons Nebot i Torrens) i maqueta de guix de l'època (ca. 1925-1928), amb la sala de viatgers sota del carrer de Pelai i els tres túnels de les andanes de l'estació de la plaça de Catalunya (*Ibèrica*, XXIX, 731 [1928]).

blar-les. Naturalment, l'ús de columnes toscanes aparellades que creaven el ritme AA-B-AA era un motiu del classicisme que aprofità l'arquitecte amb ofici. La planta de les andanes fou revestida amb un sòcol de marbre marró, i les voltes, amb rajola de València blanca amb bisell. Però si quelcom caracteritza l'estació és la decoració aplicada a les cares laterals dels nervis de les voltes i als testers de les andanes. Aquests elements foren revestits d'un mosaic de tesselles blanques, grogues i verdes fosques que conformen motius geomètrics propers a l'*art déco* de l'època, tot manllevant l'aparença de massivitat a l'estructura.

Arribats en aquest punt, cal indicar que la mateixa empresa Material y Obras tenia adjudicada la construcció del vestíbul i l'estació soterrats de l'altra estació de la plaça de Catalunya que compartien el metro Transversal i Caminos de Hierro del Norte de España (1929-1930). En aquestes obres, tan properes entre si, es feien

visibles els diferents parers en la utilització de la nova tècnica del formigó armat: dissimular-lo sota les formes clàssiques al tren de Sarrià —túnel amb volta i vestíbul amb columnes clàssiques i voltes— o deixar-lo expressar des de la seva lògica tècnica al Transversal —jàsseres amb cartel·les, pilars fungiformes i lloses planes.

Les altres estacions que se soterraren prengueren un caràcter més funcional. L'estació de Provença refeia el tema de la volta de canó nervada de la plaça de Catalunya amb el mateix tipus de decoració a les cares laterals de cada nervi, malgrat que els nervis no hi fossin estructuralment tan necessaris com a la plaça de Catalunya. A Gràcia, l'estructura era molt complicada, perquè calia enllaçar dues vies més de la línia que havia d'anar cap a l'avinguda del Tibidabo. Uns pilars gruixuts i doblats sostenien uns arcs travessers i una volta, tot de formigó armat. Les andanes foren pintades de blanc i cada pilar, a l'alçària de l'arrencada de l'arc, tenia pintada una faixa amb un botó per la cara del qual penjaven fulles d'acant molt estilitzades. Finalment, a l'estació de Sant Gervasi, per la seva fondària, li calgué un accés amb dos ascensors que emergien a la plaça de Molina amb un acurat quiosc d'aire afrancesat.

Però, passats els fastos de l'Exposició i un cop caiguda la dictadura primoriverista, l'any 1930, s'aturaren les obres, i l'Ajuntament es quedà sense recuperar els solaris alliberats i sense cobrar la participació dels beneficis del tren. Mentrestant, es va veure que la companyia del Tren de Sarrià no estava gaire interessada en un vestíbul subterrani tan gran a la plaça de Catalunya. Llavors, l'Ajuntament intentà de promoure-hi exposicions —en són un exemple l'«Exposició del Nu», del Cercle Artístic de Barcelona (1933), o la «Primera exposició de cartells nacionals i internacionals sobre prevenció d'accidents del treball» que, amb motiu de la Croada de la Previsió, organitzà la Conselleria de Treball i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (1937)—, però no s'hi trobà cap solució fins passada la guerra, quan l'empresari Jaume Sabaté Quixal hi instal·là l'avinguda de la Llum (1940)<sup>34</sup>. Els dos túnels que hi mancaven no foren enllestits fins que en fou redactat un nou projecte l'any 1946<sup>35</sup> i se signà un nou conveni l'any 1954 entre l'Ajuntament de Barcelona i la Compañía Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, SA, llavors presidida, per descomptat, per l'excalde Darius Rumeu<sup>36</sup>.

Això no obstant, l'arquitectura de les noves estacions, en especial la de la plaça de Catalunya, no es pot entendre sense l'acció de l'arquitecte Francesc de Paula Nebot i Torrens (1883-1966, títol 1909), que, durant una part de la dictadura de Primo de Rivera, fou el tinent d'alcalde delegat d'Obres Públiques de l'Ajun-



tament de Barcelona. Un dels seus anhels era exercir el control formal de la totalitat de la plaça de Catalunya. Havia començat construint-hi la casa Segura (1925), però, amb l'arribada al poder municipal, arrabassà el projecte de la nova plaça de Catalunya a Josep Puig i Cadafalch, manipulà el concurs per l'edifici de la Compañía Telefónica Nacional de España, SA<sup>37</sup> i, evidentment, estigué ben a prop de les decisions sobre l'estació de la plaça de Catalunya del Tren de Sarrià. A Nebot cal atribuir-li les desmesurades proporcions de la sala de viatgers i el classicisme monumentalista que la caracteritzen.

I, signe dels temps, Francesc de P. Nebot feia coincidir l'interès públic amb els interessos privats i mirava que fos rendible l'operació de

la plaça de Catalunya. Almenys des de l'agost de 1926<sup>38</sup>, assajava de transformar l'illa formada pels carrers de Pelai, de Bergara i la Rambla en el Palau de l'Administració Oficial. Es tractava d'una operació immobiliària de compra de tots els edificis de l'illa per construir-hi un grandiloqüent edifici que, amb l'excusa d'agrupar l'Administració de l'Estat en un de sol, promovia metres quadrats d'oficines per a inversors privats al bell mig de la plaça de Catalunya i amb una estació central al soterrani (figures 6 i 7).

Qui es recordava de les estacions «rurals» de Pearson al Vallès? Segurament, ningú. Només en aquesta visió urbana de Nebot, pròpia de la City Beautiful<sup>39</sup>, prenia sentit el vestíbul monumental i grandiloqüent d'aquesta estació central.

1. Es pot resseguir la història de la línia ferroviària a: M. PALOU (1981), «Història del ferrocarril a Catalunya», a *Trens i estacions: Exposició al Born i a l'Estació de França, del 31 de gener a l'1 de març del 1981*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona, p. 62-70; A. PLANAS (1987), «1912-1987: Cronologia de la línia Barcelona-Terrassa i Sabadell: "L'elèctric" compleix 75 anys», *Espais: Revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques*, 3 (gener-febrer), p. 35-38; C. SALMERÓN (1988), *El tren de Sarrià: Història del ferrocarril Barcelona-Sarrià*, Barcelona, Terminus; C. SALMERÓN (1988), *El tren del Vallès: Història dels ferrocarrils de Barcelona a Sabadell i Terrassa*, Barcelona, Terminus; M. ANDREU, J.M. HUERTAS i J. FABRE (1997), *La ciutat transportada: Dos segles de transport col·lectiu al servei de Barcelona*, Barcelona, TMB, p. 37-44, 83-85, 161-163; F. CABANA (1998), «150 anys del Ferrocarril a Catalunya: Els Ferrocarrils de la Generalitat», a *Estacions*, dirigit per F. Cabana et al., Barcelona, Lunewerg, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, p. 43-58, i A. GRAS (2013), *Història gràfica d'un viatge: 150 anys de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*, El Papiol, Efadós, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
2. Recordem que l'empresa Ferro Carril de Barcelona a Sarrià, SA féu fallida el 1865 i fou intervinguda per l'Estat fins que, l'any 1874, es formà la nova empresa Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, SA.
3. Per a una visió sumària de les estacions de Barcelona, vegeu I. AGUILAR (1981), «L'arquitectura ferroviària a Catalunya», *Trens i estacions...*, p. 87-96, i R. GIRALT i A. PÉREZ i NÚÑEZ (1994), «Barcelona i els centres ferroviaris», a *Barcelona i el ferrocarril*, F. CANDEL et al. (dirs.), Renfe, [s.l.], p. 141-173.
4. F. ARMENGOL et al. (2002), *Un segle pujant al Tibidabo: Història del Tramvia Blau i del Funicular del Tibidabo*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona.
5. «Ley, de 3 de marzo de 1904, relativa al descanso dominical», *Gaceta de Madrid*, 64 (4 de març de 1904), p. 909.
6. M. HERRERA i J. SANS (2006), *El Funicular de Vallvidrera ara fa 100 anys*, Barcelona, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
7. H. CAPEL et al. (1994), *Las tres chimeneas: Implantación industrial, cambio tecnológico y transformación de un espacio urbano barcelonés*, vol. II, Barcelona, Fecsa, i J.C. ALAYO (2007), *L'electricitat a Catalunya: De 1875 a 1935*, Lleida, Pagès.
8. J. PLAYÀ i SUÑÉ (1915), «Los nuevos Ferrocarriles de Cataluña: Las obras de la Compañía "Ferrocarriles de Cataluña, S.A."», *Revista tecnológica-industrial: publicada por la Asociación de Ingenieros Industriales*, XXXVIII (octubre, novembre, desembre), p. 317-341, 353-381, 401-433.
9. J. MOLET (2007), «"Conquering" the Collserola range: Modernity, Leisure and Nature», a *Art nouveau & Society: Historical Lab. IV: Urban Quality and the Perception of Landscape, European Colloquium*, Como, p. 1-9; S. GARRIGA BOSCH (2012), *El Tibidabo i la concepció metropolitana de Barcelona*, tesina dels estudis del màster en Teoria i Història de l'Arquitectura, inèdita, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, <<http://hdl.handle.net/2099.1/16709>>, i T.-M. SALA et al. (2012), *Pensar i interpretar l'oci: Passatemps, entreteniments, aficions i addiccions a la Barcelona del 1900*, Barcelona, Grup de Recerca en Història de l'Art i del Disseny Contemporanis (GRACMON), Universitat de Barcelona.
10. F. ROCA (1979), *Política econòmica i territori a Catalunya, 1901-1939*, Barcelona, Ketres; M. TATJER (1993), «De lo rural a lo urbano: Parcelaciones, urbanizaciones y ciudades jardín en la Barcelona contemporánea (1830-1930)», *CT: catastro*, 15 (gener), p. 53-60, i J. PRAT (1994), «El sistema ferroviari en la configuració de la regió de Barcelona», *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, 16, p. 22-24.
11. H. CAPEL (2012), «Estrategias espaciales de Barcelona Traction: La creación de Catalanian Land», a *Simposio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930: Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos. Barcelona, 23-26 de enero de 2012*, V. CASALS i H. CAPEL (dirs.), Barcelona, Universitat de Barcelona, Facultat de Geografia i Història, p. 1-51, <<http://www.ub.edu/geocrit/actassi.htm>>.
12. I. DE SOLÀ-MORALES (1975), *Joan Rubió i Bellver y la fortuna del gaudinismo*, Barcelona, Colegio de Arquitectos de Cataluña y Baleares, p. 43.
13. A. GONZÁLEZ et al. (1995), *Inventari-catàleg del patrimoni arquitectònic del Parc Metropolità de Collserola*, Servei del Patrimoni Arquitectònic Local (SPAL), Barcelona, Diputació de Barcelona, Patronat Metropolità del Parc de Collserola, fitxa INV-042/CAT-026.
14. Arxiu Municipal del Districte de Sarrià-Sant Gervasi (AMDSG), lligall 208, 25 (obra privada), 1918.
15. *Guia del excursionista*, Ferrocarrils de Catalunya, s. l., s. a. [ca. 1922], [p. 5-7].
16. T. ROMERO (2009), «Bellaterra: una ciutat jardí entre el noucentisme i la modernitat», *Arraona: Revista d'Història*, 32, p. 138-154.
17. J. CORTÉS (2012), «L'estació de Valldoreix», *Tot Sant Cugat* (12 d'abril).
18. M. JOVÉ DE SANTISTEBAN (2010), «Les nostres casetes»: *Una instantània de la Catalunya-ciutat*, Barcelona, tesina dels estudis del màster en Teoria i Història de l'Arquitectura, inèdita, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya.
19. «Les nostres casetes», *Anuari de l'Associació d'Arquitectes de Catalunya*, 1913, p. 81.
20. Per a una justificació més aprofundida, vegeu el capítol «L'arquitectura de la casa: De "Les nostres casetes" a "La llar humil" (1913-1923)», a R. GRAUS (2012), *Modernització tècnica i arquitectura a Catalunya, 1903-1929*, tesi doctoral, inèdita, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, p. 213-228, <<http://hdl.handle.net/10803/98250>>.
21. H. MUTHESIUS (1907), *Landhaus und Garten: Beispiele neuzeitlicher Landhäuser nebst Grundrissen, Innenräumen und Gärten*, Munic, F. Bruckmann.
22. M. VAL JIMÉNEZ (2011), *La prolongación de la calle Balmes y su unión con la Avenida Tibidabo*, tesina dels estudis de màster en Edificació, inèdita, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, <<http://hdl.handle.net/2099.1/13584>>, i J. PARCERISA (2014), *Barcelona: Urbanisme segle XX: Vigila el mar, vigila les muntanyes*, Barcelona, Marge Books, p. 74-87.
23. Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona (AMCB),

- Comissió d'Eixample, 1901, exp. 8115 (1901), Proyecto de prolongación de la calle de Balmes o sea continuación de la Gran Avenida del Tibidabo hasta la Gran Vía Diagonal (1907).
24. F. ARMENGOL i E. LUQUE (2003), «Notes complementàries al currículum de Santiago Rubió i Tudurí», a *Els Rubió: Una nissaga d'intel·lectuals*, Barcelona, editat per M. Rubió de Rispal, Angle, F. P. Nicolau M. i Montserrat Rubió, p. 117.
25. AMCB, Q101 Urbanització i reforma, caixa 59831 (1920), Proyecto de apertura y urbanización de la calle Balmes desde la Travesera a la de Victor Hugo, y de construcción de una galería para ferrocarril subterráneo en dicha calle, desde su cruce con la línea de Sarrià a Barcelona hasta su terminación (1920).
26. F. MAGRINYÀ i F. MARZÀ (ed.) (2009), *Cerdà: 150 anys de modernitat*, Fundació Urbs i Territori Ildefons Cerdà (FUTIC), Barcelona, Actar, p. 48-49.
27. «Spain to Have a Skyscraper: New York Architects Planning to Erect an Innovation in the Architecture of the City of Barcelona», *The American Architect*, CXVIII, 2.349 (29 de desembre de 1920), p. 856-858.
28. AMCB, P111 Ordenació i gestió del transport, caixa 56821 (1922), Proyecto de explanación y túnel para ferrocarril eléctrico en las calles de Balmes y del Carril, desde la plaza de Cataluña hasta el apeadero de la Bonanova; de apertura y urbanización de la calle del Carril y de la nueva urbanización de la calle de Balmes (1922).
29. «Real Decreto, de 26 de diciembre de 1924, transfiriendo al Ayuntamiento de Barcelona los derechos que por la concesión del ferrocarril de Barcelona a Sarrià le corresponden sobre la explanación y obras de fábrica, con los terrenos del expresado ferrocarril, así como los relativos a la explotación de la línea», *Gaceta de Madrid*, 362 (27 de desembre de 1924), p. 1407-1408.
30. Per a la discussió i el conveni, vegeu: «Ayuntamiento: El ferrocarril de la calle de Balmes: Son aprobados el convenio y proyecto para convertirlo en subterráneo», *La Vanguardia* (24 de juny de 1925), p. 10-11.
31. AMCB, P111 Ordenació i gestió del transport, caixa 56828 (1925), Proyecto de transformación del Ferrocarril eléctrico de Sarrià a Barcelona en parte subterráneo y en parte elevado y de las urbanizaciones de las calles de Balmes, Carril y Avenida de Sarrià (1925).
32. Per a la descripció acurada de les obres de l'estació de la plaça de Catalunya, vegeu: «Transformación en subterráneo del ferrocarril de Barcelona a Sarrià», *Ibérica: El progreso de las ciencias y de sus aplicaciones: revista semanal*, XXIX, 731 (9 de juny de 1928), p. 353-356, i «Visita a las obras de la Estación subterránea de la Plaza de Cataluña», *Anuario de la Asociación de Arquitectos de Cataluña* (1928), p. 73-76.
33. R. GRAUS (2012), *Modernització tècnica...*, op. cit., p. 503-509.
34. M. XALABARDER AULET (1999), «La Avenida de la Luz, una calle subterránea en Barcelona», *Estudios Geográficos*, LX. 236 (juliol-setembre), p. 487-512, i R. PRADAS (2009), *La plaza de Catalunya i l'Avinguda de la Llum*, Barcelona, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
35. AMCB, P111 Ordenació i gestió del transport, caixa 56850 (1946), Obras de transformación del F.C. de Sarrià a Barcelona: Trozo I desde la plaza de Cataluña a la Avenida del Generalísimo Franco: Proyecto de terminación de la Estación de la Plaza de Cataluña y galería de acceso a la Rambla de Canaletas (1946).
36. AMCB, J100 Patrimoni municipal, exp. 2489 (1950), Revisión del convenio entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Compañía de Sarrià a Barcelona (1953-1954).
37. R. GRAUS (2012), *Modernització tècnica...*, op. cit., p. 539-557.
38. Aquí les dates són importants: l'operació és iniciada quan Nebot encara era tinent d'alcalde, però Nebot dimiteix el 14 de gener de 1927 molest per les crítiques amb les obres que ell dirigia a la plaça de Catalunya. En canvi, la gestió d'aquest projecte continua i es consolida amb l'acord entre Carlos González Rothwoss, Miquel Vidal i Guardiola, Joaquim Mascort Carreras, Francesc de Paula Nebot, Enrique Díaz Retg i Enrique Tuyet Bosch de 13 de juliol de 1928. Amb l'arribada de la Segona República espanyola, el projecte és, òbviament, abandonat. Arxiu Històric del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (AH-COAC-B), Fons Nebot i Torrens, C 195 / 159, Palau de l'Administració Oficial i Teatre.
39. J.A. PETERSON (1976), «The City Beautiful Movement: Forgotten Origins and Lost Meanings», *Journal of Urban History*, II (4 d'agost), p. 415-434.

