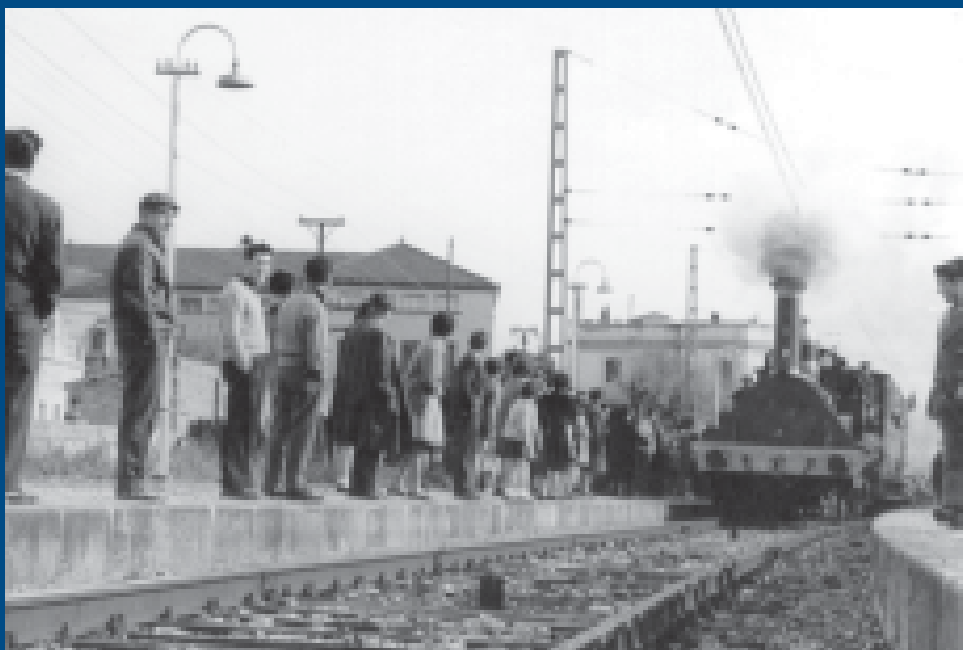




# **125 ANYS DE LA RAMBLA I L'ARRIBADA DEL FERROCARRIL A GAVÀ**

**Josep Campmany i Guillot**



**125 anys  
de la Rambla  
i de l'arribada  
del ferrocarril  
a Gavà**

Josep Campmany i Guillot

Foto de la portada: La Rambla de Gavà l'any 1960, i el tren del centenari entrant a l'estació de Gavà, l'any 1962. Fotos cedides per Manuel Aguilera i Joan Mitjans, respectivament.

Primera edició: desembre de 2006

©2006, per aquesta edició: Centre d'Estudis de Gavà  
©2006, Josep Campmany i Guillot

Edició i maquetació: Josep Campmany i Guillot

Impressió: Eix de Serveis SA,  
c/ de Salamina, 35  
L'Hospitalet de Llobregat

Dipòsit legal: B-51889-2006

## Presentació

*Quan, a principis de 2003, amb els que ara són els meus col·laboradors a l'Ajuntament, vam discutir sobre el futur de la Rambla, el model de vianalització fet a Vilanova ens va semblar el més oportú per a aquesta emblemàtica via gavanenca, i així ho vam proposar al govern municipal, que ens va fer cas.*

*Tot i que la realització i, especialment els acabats, per les presses en inaugurar abans de les eleccions, són manifestament millorables, el cas és que la vianalització permet apreciar en tota la seva magnitud la bellesa de la nostra Rambla, lliure per fi de cotxes que la limitaven i la feien visualment més estreta.*

*Ja aleshores, quan parlàvem d'un futur que avui ja és present, ens vàrem adonar que precisament aquest any 2006 era el més oportú per portar a terme aquesta remodelació, ja que enguany es compleixen els 125 anys de la seva inauguració.*

*El llibre que teniu a les mans ha estat editat pel Centre d'Estudis de Gavà amb el suport de l'Associació d'Amics del Museu de Gavà, i ha estat elaborat per l'amic Josep Campmany, estudiós de la història de la ciutat. Com aquí s'explica, la Rambla es va inaugurar el 29 de desembre de 1881, al mateix moment que el progrés, de la mà del ferrocarril, arribava a la nostra ciutat. Un ferrocarril que, curiosament, també ens arribava de Vilanova, com el model de Rambla actual.*

*Això és el que avui commemorem, junt amb la festa d'inauguració de la nova Rambla que vam imaginar ara fa quatre anys: que, en fa 125, uns gavanencs van tenir prou visió de futur i prou empenta per dotar la ciutat d'aquest passeig que cantava ja el poeta modernista local Rafael Garriga a inicis del segle XX: «A la terra catalana, cap més Rambla potser hi ha, tan bonica, tan ufana, com la Rambla de Gavà...».*

*Gavà, diada de Sant Nicasí de 2006*



*Marcel·lí Reyes i Vidal  
President del  
Centre d'Estudis de Gavà*

## BIBLIOGRAFIA I FONTS PRINCIPALS

### **Llibres**

Carles Urkiola, *El carril de Barcelona a Molins de Rei i Martorell*, Centre d'Estudis del Baix Llobregat, 2004.

Miquel Altadill, *Francesc Gumà i Ferran, Vilanova i la Geltrú (1833-1912). El somni del ferrocarril fet realitat*, Ed. Miquel Altadill, Vilanova i la Geltrú, 2003.

Alfons Gibert, *Cent anys de vida gavanenca (1840-1940)*, Ajuntament de Gavà, 1990.

Miquel Pérez i Dolors Sanahuja, *Recorregut per l'arquitectura històrica de Gavà*. Ajuntament de Gavà, 1986.

### **Articles i treballs**

Marian Colomé, «La Rambla», *Brugués*, núm 93 (juliol 1966) p. 3

Marian Colomé, «Inauguració de la línia del ferrocarril de Barcelona a Vilanova i la Geltrú», *Programa de la Festa Major de Sant Pere 1977*, p. 34-36.

Àngel Domínguez, «Gavà i la construcció del ferrocarril», *Brugués*, núm. 2 (1982) p. 6.

Alfons Gibert, «La Rambla del meu record», *Dolça melangia... trista recordança*, Ajuntament de Gavà, 1993, p. 37-42.

Joan Mitjans, *Records d'infantesa*, treball inèdit.

### **Arxius**

Arxiu del Centre d'Estudis de Gavà i Arxiu de Josep Campmany, fons d'Alfons Gibert (recull d'Actes de Plens), Arxiu Municipal de Gavà, Baldiri Soler, *Dietari*, inèdit.

### **Il·lustracions**

Centre d'Estudis de Gavà, Associació Veïnal del Barri del Centre, famílies Martínez Benavent i Condeminas Tejel, Alfons Gibert, Joan Mitjans Pons, Joan Mitjans Badell, Manel Alonso, Jordi Vaghi, Dolors Vaghi, Josep Bové, Joan Muns, Antoni Tarrida i Manuel Aguilera.

## Pròleg

*Amics i amigues, en aquesta publicació hi ha els continguts de l'exposició commemorativa del 125è aniversari de la inauguració de la Rambla i de l'arribada del ferrocarril a la nostra ciutat, a realitzar pels volts de Sant Nicasi de 2006. Un aniversari i una commemoració que hauria passat desapercebuda si no hagués estat per la tasca de recerca i divulgació que fa el Centre d'Estudis de Gavà, i que no podíem deixar passar sense un merescut recordatori.*

*Val a dir que ha estat un gran plaer preparar aquest treball, ja que m'ha permès conèixer una mica més la nostra ciutat, a través de la història d'una de les seves artèries principals. Espero que per a vosaltres sigui també útil i entretinguda.*

*Vull també donar les gràcies als que m'han ajudat a realitzar un treball que, per la quantitat i qualitat de contribucions que recull, és més col·lectu que propi. Sense l'ajut d'amics com en Manel Alonso, la Teresa Tejel, l'Enric Condeminas, la Matilde Benavent, en Joan Mitjans, l'Antoni Tarrida o en Manuel Aguilera, mai no hauria estat possible confegir aquest llibre en només tres setmanes. Indispensable també ha estat l'interessantíssim fons documental que l'amic Alfons Gibert em llegà poc abans de morir. Moltes de les dades que trobareu en aquest petit treball provenen de les seves recerques, així com part de les fotografies que l'il·lustren. De tots ells són els encerts d'aquest llibre. Els possibles errors que hagin lliscat inadvertidament al text, són tots meus.*

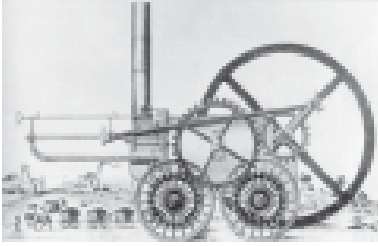
*Si desitgeu aprofundir i conèixer més sobre el tema, us recomano que us adreceu a la bibliografia que es detalla a la pàgina anterior.*

*Moltes gràcies pel vostre interès, i que gaudiu de la lectura.*

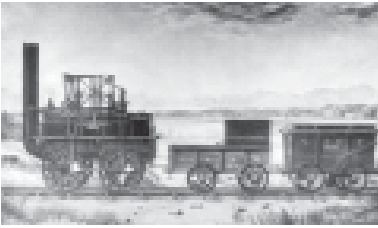
*Gavà, agost de 2006*



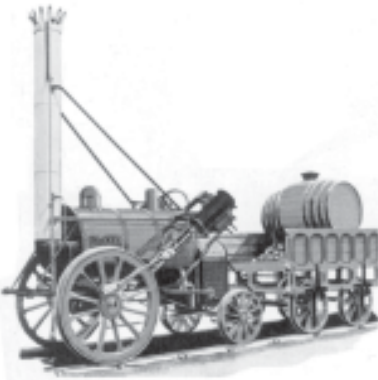
*Josep Campmany  
Estudiós local  
Centre d'Estudis de Gavà*



*La primera locomotora a vapor, inventada per Richard Trevithick el 1804.*

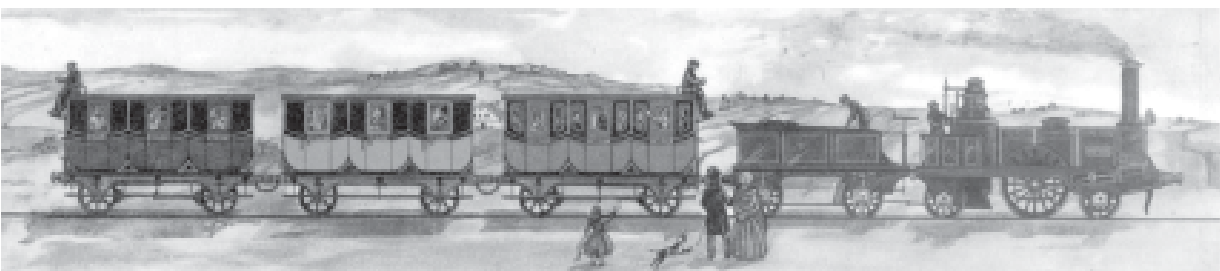


*El primer ferrocarril del món, entre Stockton i Darlington, de 1825.*



*The Rocket (el Coet), la locomotora perfeccionada dels Stephenson per a la línia Liverpool-Manchester, el 1830.*

*Gravat del primer tren que circulà al nostre país, entre Barcelona i Mataró, inaugurat el 28 d'octubre de 1848.*



## EL TREN, UN MITE DEL SEGLE XIX

### L'enginy

L'invent símbol del segle XIX es va gestar a Anglaterra, a finals del segle XVIII. L'exploració de les mines de ferro i carbó esdevenia un negoci estratègic que requeria, cada cop més, l'ajut de les màquines. El repte era idear i fabricar un enginy capaç d'arrossegar, lligats al darrere, una rècula de plataformes rodants –vagons– carregades de material, que aprofités un invent de 1789: les vies.

El primer en desenvolupar una locomotora va ser l'enginyer anglès Richard Trevithick. El 24 de febrer de 1804, el seu invent va arrossegar cinc vagons durant 13 quilòmetres. Sobre aquest precedent, George i Robert Stephenson, pare i fill, van construir la locomotora per a la primera línia de ferrocarril del món, entre Stockton i Darlington, inaugurada el 27 de setembre de 1825. Naixia així el ferrocarril.

Els Stephenson perfeccionaren l'invent amb la cèlebre locomotora *The Rocket*, per a la línia Liverpool-Manchester, oberta l'any 1830. Aviat, l'invent s'estengué per Europa i Amèrica: el 1828 s'inaugurava el primer ferrocarril a França, i el 1830 ho feia el primer dels Estats Units d'Amèrica.

### Els primers ferrocarrils a casa nostra

A l'Estat espanyol, el primer ferrocarril s'inaugurà el 1837, a Cuba, que llavors encara era colònia hispana. La línia de tren unia l'Havana i Güines, i servia per transportar canya de sucre. Un dels promotors del ferrocarril cubà, Miquel Biada, va promoure també la primera línia de la Península, entre Barcelona i Mataró, oberta el 1848.

A l'Estat espanyol, els permisos per construir els ferrocarrils eren prerrogativa de l'Administració, i es guiaven per una Reial ordre de 1844, complementada per la Llei general de ferrocarrils de juny de 1855.

Per obtenir una concessió, calia fer un avantprojecte i obtenir la declaració d'utilitat pública de l'obra. Després, se sotmetia a l'Estat, que ho aprovava amb una llei especial, debatuda a les Corts. Llavors, el promotor estava obligat a dipositar una garantia en diners, presentar el projecte detallat al cap d'un any, i acabar les obres en un termini fix. L'incompliment de les obligacions podia provocar la retirada de la concessió.



### Els primers ferrocarrils dels voltants de Barcelona

A partir de 1848, Catalunya sencera va entrar en ebullició. El ferrocarril esdevenia factible i, ben aviat, s'organitzà un autèntic tràfic d'influències per aconseguir-ne concessions. Un cop aconseguides, l'èxit de l'empresa radicava en l'obtenció de prou finançament per executar les obres. I això depenia, en part, de poder convèncer els terratinents de les poblacions que travessava la línia fent-los veure les possibilitats: allà on s'alçaven les estacions, en poc temps, sorgia un nou barri. Per això, sovint els terratinents eren els més interessats a promoure la construcció d'una nova línia.

El 1850, dos anys després del de Mataró, s'atorgà la concessió del segon ferrocarril de Catalunya, entre Barcelona i Granollers, a la casa Girona Germans, Clavé i Cia, amb la intenció d'enllaçar amb les mines de Sant Joan de les Abadesses. Per construir-lo, crearen la Companyia dels Camins de Ferro del Nord de Barcelona, a la qual traspasaren la concessió el 1852 a canvi del contracte de l'obra. La constructora era una companyia sòlida, respaldada per un important financer: Manel Girona, el banquer que, anys després, va adquirir la baronia d'Eramprunyà.

El mateix any, la casa Girona obtenia la concessió de la línia entre Montcada, on enllaçava amb l'anterior i Manresa, per Sabadell i Terrassa. L'any 1852 s'atorgà la concessió d'una nova línia entre Barcelona i Saragossa, on enllaçava amb el tren de Madrid, per a la qual es creà la Companyia del Ferrocarril de Saragossa a Barcelona. Manuel Girona entrà en l'accionariat, i hi aportà el tram de Barcelona a Manresa, a canvi que se li n'encarregués la construcció.

### El ferrocarril arriba a la comarca

El 28 de febrer 1851, l'Estat aprovava l'avantprojecte de ferrocarril entre Barcelona i Molins de Rei presentat per l'enginyer anglès Michel de Bergue. L'abril del mateix any



*La primera estació de tren de Barcelona, situada aproximadament on ara hi ha l'Estació de França, va ser la del ferrocarril a Mataró, de l'any 1848.*



*La primera locomotora que circulà pel nostre país, fotografiada a inicis del segle XX.*



*L'any 1948 es reconstruí el primer tren de Barcelona a Mataró, el tren del centenari, que des d'aleshores ha fet diversos viatges commemoratius. A les fotografies, al seu pas per l'estació de Gavà el març de 1962. Foto de dalt: Jordi Vaghi. Foto de l'esquerra: Joan Mitjans.*





*Inauguració de la línia entre Barcelona i Martorell, el 1856: el primer ferrocarril del Baix Llobregat i el tercer de Catalunya.*



*Encara que sembli mentida, aquest era l'aspecte de la primera estació de Sants, inaugurada l'any 1854 dins de la línia entre Barcelona i Molins de Rei.*



*L'Estació de França va néixer com a terminal de les línies de Mataró, Granollers-França, i Tarragona, en crear-se la companyia Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França, TBF, l'any 1875.*

arribava la concessió de la prolongació fins a Martorell. Per finançar-ne la construcció, el 13 d'abril de 1852 es creà la Companyia dels Camins de Ferro del Centre. Un mes abans, la nova companyia havia adquirit la concessió de Michel de Bergue a canvi de contractar-lo com a director de l'obra, la qual començà el febrer de 1853.

La via s'estengué en dos mesos cap a Sants i l'Hospitalet, i seguí enllà per Cornellà, Esplugues, Sant Joan Despí, Sant Feliu i Molins de Rei, on el 8 de novembre de 1854 s'obrí al trànsit el primer tram. Mesos abans s'havia inaugurat la línia entre Barcelona i Granollers. La de Molins de Rei era, doncs, la tercera línia de Catalunya que entrava en servei.

El tram fins a Martorell s'inaugurà l'11 de novembre de 1856, un any després que s'inaugurés la línia entre Montcada i Sabadell, i el mateix any que obria la línia entre Reus i Tarragona i que s'atorgava la concessió de la línia de Tarragona a València.

Les etapes s'anaven realitzant: el 1860, la línia de Mataró havia arribat a Maçanet-Maçanes i, la de Manresa, a Lleida.

Pel que fa a la línia del Baix Llobregat, 1861 s'havia publicat la Reial ordre que n'aprovava la prolongació fins a Tarragona, per Vilafranca del Penedès. Per aquest motiu, la companyia passà a denominar-se Companyia del Ferrocarril de Tarragona a Martorell i Barcelona. La nova línia entrà en servei el 15 d'abril de 1865. En aquell moment, altres companyies havien estès les vies des de Tarragona fins a Amposta (1865) i fins a Montblanc, via Reus (1863). D'altra banda, Barcelona ja s'havia unit directament amb Saragossa (1861), Girona (1862), Osca (1864), i estava a punt de fer-ho amb València (1868).

### **L'època de les fusions**

Amb la xarxa principal acabada, les companyies ferroviàries catalanes iniciaren un procés de fusions. La primera es produí l'any 1860, quan les dues companyies més antigues (Camins de Ferro de Barcelona a Mataró i Camins de Ferro del Nord de Barcelona) s'unificaren per crear la Companyia dels Camins de Ferro de Barcelona a França per Figueres, que estengué les vies fins a Girona (1862) i Port Bou (1878). L'estació terme de l'empresa es construí a l'actual emplaçament de l'Estació de França, on havia estat situada la primitiva estació del ferrocarril de Barcelona a Mataró.

La nova empresa, al seu torn, es fusionà amb el Ferrocarril de Tarragona a Martorell i Barcelona, el desembre de 1875. Es configurà aleshores una empresa ferroviària catalana potent: la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França (TBF). L'any 1882, les estacions terme de les dues companyies (Estació de França i Plaça de

Catalunya) s'uniren amb un ramal que sortia de Sants, seguia pel carrer d'Aragó, i baixava pel carrer de la Marina fins a l'Estació de França. Al mig del trajecte, a la cruïlla amb el passeig de Gràcia, es va inaugurar el 1902 una nova estació.

### **El pas de les costes de Garraf**

A la nostra banda del Delta, de Sant Boi i el Prat fins a Gavà i Castelldefels, l'hipotètic camí directe que havia de seguir la línia de costa estava prohibit per una muralla aparentment infranquejable: el massís de Garraf.

L'imponent massís, de fet, era un obstacle per a les comunicacions modernes, carreteres incloses.

El 24 de maig de 1864 s'havia aprovat el projecte de carretera entre Esplugues i Calafell per les costes, però només en temps de la Primera República, amb l'enginyer Ildefons Cerdà al capdavant del Pla de carreteres, el projecte es començà a executar.

La carretera arribà a Gavà l'any 1873, el mateix en què s'inaugurava un nou pont sobre el Llobregat, entre Cornellà i Sant Boi. Les obres van arribar al peu de Garraf per la banda de Castelldefels l'any 1878 i, per la banda de Sitges, el 1879. I encara quedava el més difícil: el tram de les costes, que no s'inaugurà fins al 1881, mesos abans que el ferrocarril, finalment, travessés el massís en línia recta.

### **El port, l'estació de can Tunis**

A finals del segle XIX, les vinyes del Garraf, Penedès i Camp de Tarragona produïen la major part del vi i l'aiguardent que s'exportava cap a Amèrica i Europa. Mentre la fil·loxera, que arrasà les vinyes franceses, no travessà els Pirineus, el port de Barcelona esdevingué un empori exportador, impulsat per la força del vapor.

El vapor permetia la construcció de grues potents i, al mar, propiciava vaixells cada cop més ràpids i capaços, aptes per encarar les vies transatlàntiques. Per això, un dels principals atractius del ferrocarril de la costa consistia en la connexió del port de Barcelona amb el Garraf i el Penedès.

Els grans perdedors d'aquesta operació, però, eren els petits ports de la costa de ponent, com ara Sitges i Vilanova, que a mitjan segle XIX acollien excel·lents drassanes de fabricació de vaixells. Resultava que sortia molt més barat transportar les mercaderies per tren fins a Barcelona i encabir-les en un gran vapor, que no enviar-les amb els vaixells de vela i fusta que, a més de necessitar una tripulació més nombrosa i experta, no podien carregar tant.

El ferrocarril significava, per a ells, la desaparició del mitjà que fins aquell moment havia comunicat la costa de ponent amb Barcelona: la navegació de cabotatge.



*Aspecte exterior del baixador del passeig de Gràcia a inicis del segle XX.*



*Pont de fusta entre Cornellà i Sant Boi construït l'any 1873 per l'Ajuntament de Sant Boi. Pel damunt passava la «carretera nova», l'actual carretera a Santa Creu de Calafell, c-245.*



*L'estació del port de Barcelona al Morrot, aproximadament on avui hi ha l'edifici de la Duana de Barcelona, va ser la primera estació terme de la línia que passava per Gavà. Al fons de la fotografia es pot veure una bastida metàl·lica: correspon a l'erecció del monument a Cristòfor Colom (1888).*



*Cases del carrer de Sant Nicasi, edificades al segle XIX. foto: Joan Mitjans.*



*Plafó de rajoles a la façana del núm. 69 del carrer de Sant Isidre. El tram on està situat va ser urbanitzat l'any 1872 pels Lluch.*



*L'obertura de l'última corredora l'any 1898 va permetre acabar la rompuda de les Marines, excel·lent terra de conreu.*

### **El Gavà de 1880**

El Gavà de finals del segle XIX se sumava lentament al reviscolament econòmic general. El cens de 1877 li atorga 1.431 habitants repartits en els 252 edificis de la vila (53 deshabitats) als quals cal afegir les 47 masies del terme.

Era un poblet replegat en ell mateix, allunyat de la nova carretera a Santa Creu de Calafell. La vida gravitava entorn de la plaça Major i els quatre o cinc ravals configurats a finals del segle XVIII: els de la Palla (plaça Major i carrer de la Mercè), Calders (plaça de la Bogeria i part del carrer de Sant Nicasi), cal Fuentes (carrer de Sant Pere, a l'alçada de la Penya Barcelonista), Molins (carrer del Raval de Molins, amb sis cases a mitjan segle XIX), Rectoria (14 cases el 1855) i raval del Todo (plaça de Jaume Balmes).

En la segona meitat del segle havien tingut lloc els primers intents urbanitzadors d'una certa intensitat: l'any 1868 en Cuyàs va edificar les cases del capdavall del carrer del Cap de Creus. A la mateixa època, s'aixecaven les cases al costat de ponent de l'actual carrer de Sant Nicasi. I el 1872, Melcior Josep Lluch urbanitzava part dels terrenys de la seva finca, a la part superior de l'actual carrer de Sant Isidre.

El lent creixement de la població imposava alguna millora: el 1878, l'Ajuntament havia demanat al Ministeri d'Instrucció Pública una subvenció per fer unes noves escoles a la plaça Major, que no s'inauguraren fins al 1881.

Pel que fa a l'economia, el 1853 es demanava el permís per reobrir les mines de les Ferreres, que el 1862 ja alimentaven la fundició Castanys, radicada a Sants. Les mines es tancaren el 1865, però es van reobrir el 1875, quan s'hi descobrí una nova veta d'hematites.

Però l'element econòmic més important era que s'havia acabat la colonització de les Marines, aquella gran obra començada a inicis del segle XVIII: l'any 1898 se n'obria la darrera de les corredores de sanejament, la Corredora de Baix, que va permetre obrir al conreu la zona de les Malloles.

Com el seu nom indica, en aquest indret es va intentar plantar vinya mallola. L'experiència fracassà, per la salabror de la terra, però deixà empremta amb la construcció d'una destil·leria d'aiguardent –la fassina del Moliner– que produïa aquest apreciat licor exportat arreu.

Una descripció de l'any 1872 ens explica que «Gavà, per la seva importància agrícola, [presenta] un augment progressiu de població. Compta amb 2000 habitants. S'ocupen del transport de viatgers un cotxe i una tartana, que efectuen entre anades i tornades 4 viatges al dia, que es poden comptar amb 50 viatgers. Per a mercaderies posseeix 50 carros que resulten a 30.000 quilos a transportar».

## EL FERROCARRIL DE VILANOVA

### Els primers projectes de ferrocarril a Vilanova

Els primers intents de construir un ferrocarril entre Barcelona i Tarragona que passés per Gavà i Vilanova es remunten al 15 de maig de 1851, quan el vilanoví Magí de Grau va obtenir la concessió provisional d'aquesta línia. Però aquest promotor s'associà, per finançar el projecte, a la Companyia del Crèdit Mobiliari, que va cedir la concessió al ferrocarril de Martorell -la competència- que se la quedà i la bloquejà. Magí de Grau provà d'obtenir una nova concessió el 1860, però fracassà, igual que fracassà la proposta impulsada pels enginyers Núñez de Prado i Boquerin a inicis de 1861. Igual sort tingueren dues propostes impulsades per vilanovins enviades a Madrid a mitjan i finals de 1861.

El sisè intent es produí el 1862: l'empresari vilanoví Cristòfor Raventós obtingué, l'11 d'agost, una nova concessió, la segona. Efectuà treballs topogràfics i redactà un projecte detallat, però a causa de l'obertura de la línia de Martorell a Tarragona el 15 d'abril de 1865, i de l'ensulsiada borsària de 1866, no pogué aconseguir finançament per a la línia, i el projecte no es concretà.

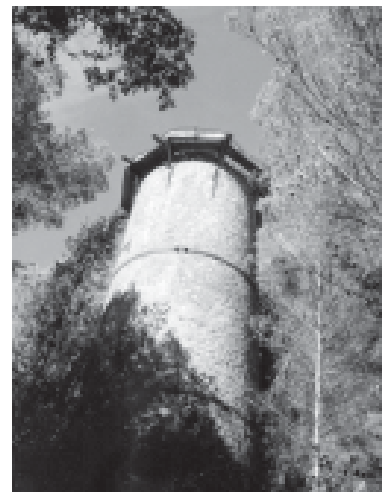
### Rebaixa d'expectatives: trens de via estreta i tramvies

Els següents projectes de ferrocarril pel litoral no es tornaren a formular fins a la dècada següent, lligats al projecte de carretera de les costes de Garraf. Així, el 7 de desembre de 1871, l'empresari Francesc Gumà va presentar un projecte de carrilet que havia de seguir el voral de la nova carretera, i el 10 d'agost de 1872, els senyors Vigo, Tarafa i Font van presentar un nou projecte de tramvia arrossegat per cavalls que també seguia la carretera planejada. Cap d'ells va prosperar, com tampoc ho va fer una nova proposta de carrilet, presentada per Aleix Soujol, veí de Vilanova, tot i que va arribar a ser declarat d'utilitat pública pel governador civil el 21 de març de 1874. No passaren de ser idees sense el suport econòmic imprescindible per anar més enllà.

Tot i això, el 9 de setembre de 1873, Cristòfor Raventós tornava a la palestra amb un nou projecte de ferrocarril entre Barcelona i Cubelles. El govern va aprovar l'avantprojecte el desembre de 1875, però tampoc en aquesta segona ocasió va aconseguir reunir els diners necessaris per portar-lo a terme, i la concessió va caducar el 1876.

### El projecte de Francesc Gumà

Davant aquests despropòsits, aquell mateix 1876 en Francesc Gumà tornà a prendre la iniciativa amb un avantprojecte de tren directe de Barcelona a Vilanova i Valls.



*Tots els projectes de ferrocarril per la costa preveïen passar per Gavà, on tenien bones expectatives de negoci a causa de les mines de ferro que hi havia a la muntanya. Aquestes mines, obertes al segle XVIII, van reviscolar amb la revolució industrial de la segona meitat del segle XIX, i van seguir actives de forma intermitent fins a la dècada de 1950. A la foto, la tremuja que encara existeix en un vessant del turó de Rocabrúna.*

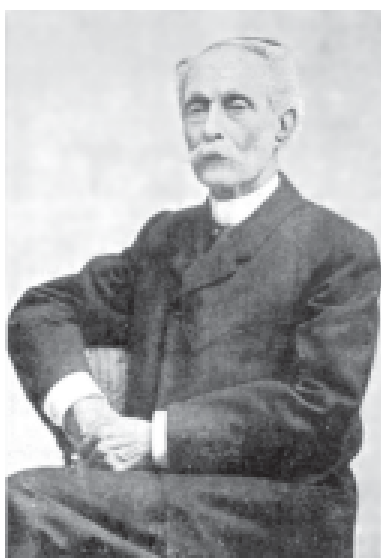


*Els projectes de línia entre Barcelona i Tarragona pel litoral s'enfrontaven al repte del pas per les costes de Garraf. A la foto, viaducte de vuit arcades de la Falconera, l'obra més important del projecte definitiu, que encara avui està en servei.*





*Francesc Gumà als 38 anys, quan va tornar de Cuba disposat a emprendre diversos projectes a la seva Vilanova nadiua.*



*Francesc Gumà poc abans de morir, als 79 anys. Gumà pràcticament s'arruinà amb l'empresa dels ferrocarrils de Vilanova, però aconseguí portar a terme el seu propòsit amb èxit.*

La proposta trencava la modèstia dels projectes de carrilet, i preveia una via ordinària, que creuava recta el massís de Garraf. El 27 de novembre de 1876 Gumà defensà el projecte davant d'un grup de diputats del Congrés, que el 30 de novembre presentaren un projecte de llei favorable a la proposta. El 6 de desembre, el projecte fou dictaminat favorablement en comissió, i l'expedient passà al Senat, que hi donà el vist i plau el 19 de desembre. La publicació de la concessió va tenir lloc el 13 de gener de 1877. Era la quarta concessió atorgada, després de la de 1851 a Magí de Grau i les de 1862 i 1875 a Cristòfor Raventós.

### **Francesc Gumà: un *indiano* emprenedor**

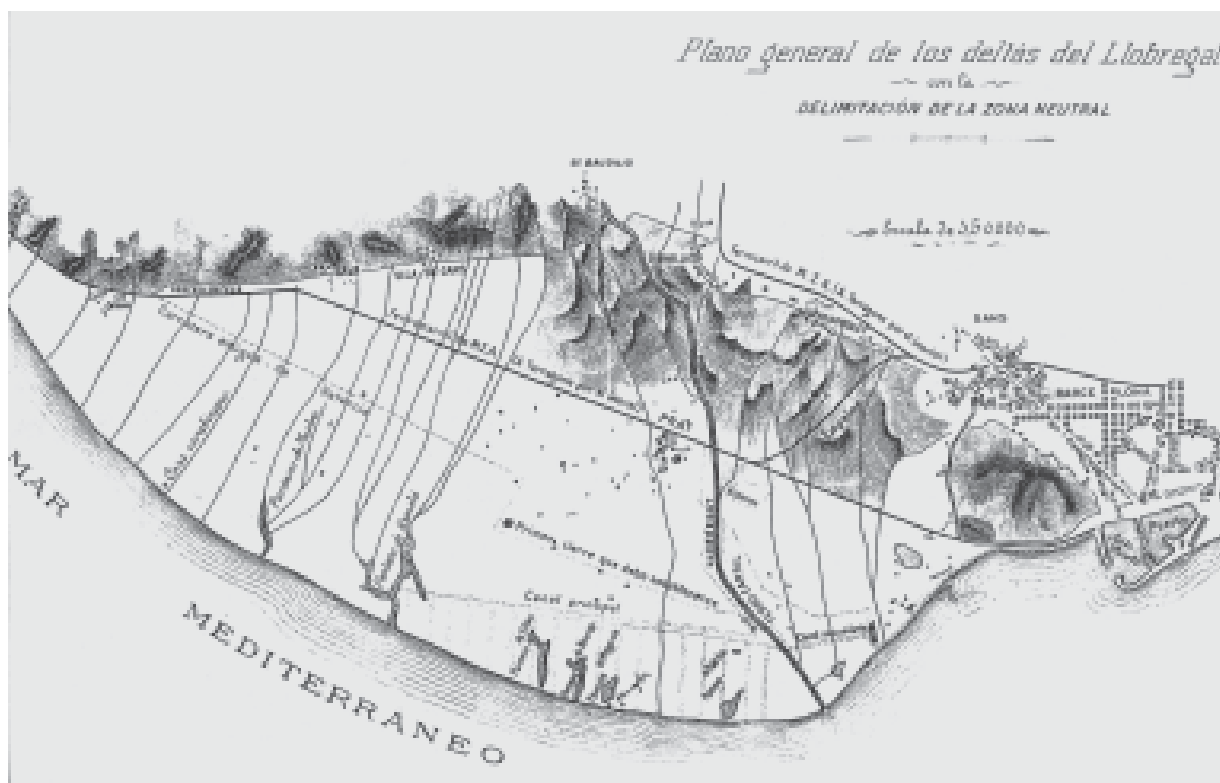
Francesc Gumà havia nascut a Vilanova el 27 de març de 1833, i era fill de Sebastià Gumà, un *indiano* enriquit a Cuba i que tenia propietats a Matanzas. A Vilanova, els Gumà havien fundat una empresa tèxtil, la segona de tot l'estat que utilitzava màquines de vapor. Venia, doncs, d'una família emprenedora. Gumà estudià al col·legi de Pau Miró, a Vilanova, i als 13 anys ingressà l'Institut Barcelonès, especialitzat en comerç. Als 15 anys va entrar d'aprenent a la fàbrica de teixits del seu pare i, al cap d'un any i mig, s'embarcà cap a Matanzas, a fer fortuna. Allà establí un pròsper negoci d'importació i exportació que regentà fins al 1871. Als 38 anys, tornà a Vilanova, ric i ple de projectes.

Allà va participar, entre d'altres, en la prolongació de la Rambla (1874), la publicació del primer Pla de l'eixample (1876), l'acabament de la façana de l'església de Sant Antoni (1878), la fundació del Banc de Vilanova (1881), la impremta del ferrocarril (1880), la cessió de terrenys per edificar la Biblioteca i Museu Balaguer (1881), la creació i cessió a l'Ajuntament del parc públic de Samà (1881) i l'organització de l'Exposició Regional (1882). Va morir l'any 1912, admirat per la seva ciutat.

### **El projecte**

Obtinguda la concessió, Gumà enlestí el projecte tècnic definitiu, lliurat al govern el 18 de desembre de 1877. Per finançar l'obra, 18 milions i mig de pessetes, el 4 de juliol de 1878 creà la Companyia del Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona. A l'empresa contribuïren econòmicament els catalans amics d'en Gumà residents a Cuba. Entre els principals accionistes hi havia també en Casimir Girona, germà del futur baró d'Eramprunyà.

El projecte preveia 97 quilòmetres de via entre Picamoixons —on enllaçava amb el ferrocarril de Tarragona a Lleida— i can Tunis, al port de Barcelona. El tram entre Castelldefels a Barcelona tenia 24,7 quilòmetres, i preveia una estació de primera —can Tunis—, dues de segona —Gavà i Sant Boi—



una de tercera –el Prat– i un baixador a Castelldefels. La de Gavà donava servei a Begues, Sant Climent i Viladecans.

El projecte inicial preveia passar per les Ferreres, en terres de can Tintorer, en direcció a Sant Boi. Però el pas per aquest poble encaria massa el trajecte i l'any 1879 es decidí fer una recta des de Gavà a Barcelona, en lloc de voltar i anar a Sant Boi, cosa que reduïa el cost en 360.00 pessetes. S'establí així el traçat actual, amb la via, en el tram de Gavà, just per sota de la carretera a Santa Creu de Calafell.

### Els treballs

L'obra s'inicià el 10 de juliol de 1878 a Vilanova, i la perforació dels túnels començà al setembre. L'obertura del túnel més llarg, el de la Falconera, es consumà el 31 d'agost de 1880, a dos quarts de dotze de la nit, i se celebrà amb els cànctics del cor de la Unió Vilanovesa, que entonà, dins del forat, les estrofes de *La Maquinista* d'en Clavé.

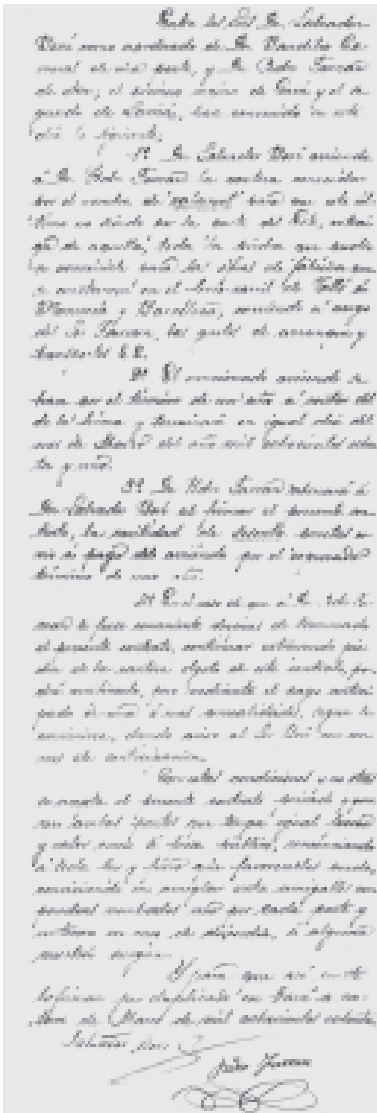
Al tram entre Castelldefels i Barcelona, les expropiacions de terrenys es van resoldre per acord amistós, i la construcció se subhastà l'1 de març de 1880. Els treballs s'adjudicaren a Ramon Miralles, que havia dirigit la perforació dels túnels, i començaren l'abril de 1880 als dos extrems: Barcelona i Castelldefels. Alhora, s'aixecaven les estacions. Una de les últimes obres va ser el pont sobre el Llobregat.

Els ponts de la línia i els panots de les andanes de les estacions estaven fets amb bigues de ferro, forjades per La Maquinista Terrestre y Marítima, i mamposteria d'obra feta amb pedra de Gavà, de l'antiga pedrera del Calamot.

*Plànol de 1899 del delta del Llobregat, elaborat amb motiu d'un pla per evitar les inundacions a la zona. S'hi poden veure el traçat de la línia de Barcelona a Vilanova, que és totalment recte entre Gavà i el Prat, així com el ramal fet l'any 1887 i que, després del pont del Llobregat, enllaça amb la línia de Tarragona a Barcelona per l'interior. La línia del litoral acabava al Morrot, sota Montjuïc.*



*El pont sobre el Llobregat va ser una de les últimes obres de la línia. La unió de les vies esteses des de Castelldefels i Barcelona tingué lloc a Viladecans, el setembre de 1881.*



Arrendament de la pedrera del Calamot, de l'any 1880. Arxiu Josep Campmany, fons Alfons Gibert.

Tenim a la vista un contracte signat el 14 de març de 1880 per Salvador Bori, apoderat del propietari Baldiri Carreras, pel qual arrenda per 60 pessetes anuals a Pere Farran, subcontractista de les obres del ferrocarril, la pedrera que hi ha a ponent del Calamot—on un esvoranc a la roca testimonia aquesta explotació— perquè la companyia «extregui tota la pedra que pugui convenir-li per a les obres de fàbrica que es construeixen al ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona».

Les obres d'aplanament quedaren pràcticament enllestides fins a Vilanova a finals de febrer de 1881, i només mancava el viaducte de vuit arcades de la Falconera, acabat el juliol. A finals de gener havia arribat a Barcelona la primera locomotora de la línia, la Dos de Maig, que fou acabada d'ensamblar a finals de febrer. El 2 de març es posava el primer rail del trajecte, a Vilanova, i gairebé alhora també començaven els treballs d'instal·lació de la via a can Tunis.

L'estesa es feia enmig de la màxima expectació popular. Com a nota curiosa, fins i tot va donar lloc a una comèdia, *Lo carril de Vilanova*, escrita per en Baldiri Vidal, pintor de Viladecans, i estrenada el 18 d'abril del 1881 amb motiu de la inauguració del teatre La Fraternitat. El tren s'acostava.

**Ponts i passos a nivell**

A Gavà, la via passa sobre un talús d'entre un i tres metres d'alçària, interromput per cinc ponts. Quatre garantien el dret de pas cap a la platja: les carreres dels Jons i del Cul, i les rieres de les Paret i dels Canyars. El cinquè era un petit pont situat a l'alçada de l'actual carrer de les Moreres, estret i de l'alçada d'una persona, que comunicava el poble amb els camps i evacuava l'aigua en cas de pluja.

A més, es preveïen tres passos a nivell, un a la carrera d'en Regàs, un altre a l'alçada de l'actual carrer d'Isaac Newton, al costat de l'actual tanatori, i un darrer a la carretera de la Post, l'actual avinguda del Mar. Des de 1924 es feren gestions per convertir aquest pas a nivell en un pas inferior, però la idea no fructificà fins al 1956, quan s'inaugurà l'actual pas sota la via, que substituïa el del carrer de les Moreres.



El pont de l'avinguda de Bertran i Güell s'inundava sovint, com l'agost del 1966 (a dalt). Però els passos a nivell provocaven accidents, com el 1967 (dreta). El tren és una «suïssa», automotor elèctric utilitzat a rodalies des dels seixanta fins als noranta. Fotos: Jordi Vaghi.





## EL TREN ARRIBA A GAVÀ

### El primer xiulet

Per transportar els rails, les felipes i el balast necessaris per estendre la via, hi havia dues locomotores, que començaren, l'una, des de Castelldefels i, l'altra, des de Barcelona.

El 16 de setembre, a les dues de la tarda, se sentia el primer xiulet de locomotora a Gavà, procedent de Vilanova. La població es bolcà a rebre el tren: la ciutat estava engalanada, i el consistori acordà posar una placa commemorativa al saló de sessions en record d'aquella diada, placa que, si es va arribar a col·locar, no ha arribat als nostres dies.

En arribar el tren, es van envolar centenars de coloms, mentre a l'andana, plena de gom a gom, esperaven l'alcalde i el consistori en ple, amb els majors contribuents del terme. El tren s'aturà, en baixaren els representants de la companyia i, acompanyats de les autoritats locals, es van dirigir al cafè de la plaça, d'en Francesc Duran, per fer un berenar, que va acabar amb brindis i discursos del secretari municipal, Francesc de Paula Gafas, el regidor Narcís Sanfeliu Sadurní, l'exregidor i propietari Rafael Rossich Campmany, i el mestre Llorenç Vidal Tusell. Després, l'Ajuntament va convidar a sopar els 33 empleats que havien treballat en l'estesa de vies i que va ser servit pel capatàs, Sr. Capdevila.

L'estesa de la via acabà pocs dies després, al paratge de les Ràfoles de Viladecans, on la màquina d'assentaments que venia de Vilanova es trobà amb la que venia de Barcelona. El 28 de setembre, Francesc Gumà, acompanyat d'alguns amics, va estrenar la línia, recorrent amb una locomotora tot el trajecte des de Barcelona a Vilanova.

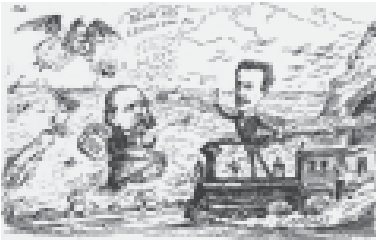


*Escolars gavanencs a l'espera del pas del tren del centenari, el març de 1962. L'arribada del primer tren va generar una gran espectació a Gavà. Foto: Jordi Vaghi.*

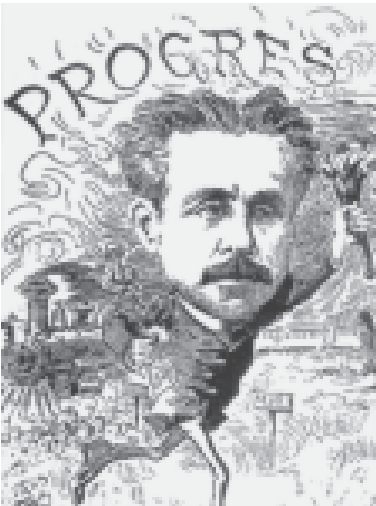
*Ressenya de l'arribada del primer tren a Gavà, publicada al periòdic republicà El Diluvio el 20 de setembre de 1881.*

**GAVÀ 16 DE SETIEMBRE.**—Uno de aquellos acontecimientos, que por lo agradables difícilmente se borran de la memoria, han presenciado hoy estos vecinos, con motivo de haber llegado hasta la estación de este pueblo la primera locomotora, llegada que un gentío inmenso, precedido del magnífico Ayuntamiento, mayores contribuyentes y demás personas distinguidas, esperaba ansioso, y que al fin ha tenido lugar en medio de las mayores aclamaciones y señales de público regocijo, á eso de las dos de la tarde. Parado el tren, en el que han venido de Villanueva representantes de la empresa, hanse dirigido éstos, igualmente que los conductores, maquinista, encargados de las obras y principales de ésta, al café de Francisco, en donde se hallaba preparado un exquisito y bien condimentado *teó*, al final del que han pronunciado brindis alusivos al suceso que se celebraba, los señores Gafas, secretario de la Municipalidad, Luch (padre) y Romeu, ambos de Villanueva, Rosich, Sanfeliu y maestro de la escuela pública.

Pronunciados los brindis, terminado del todo parecia deber hallarse el importante acto que se realizaba, y sin embargo, no era así; porque el pueblo de Gavà que estima en lo mucho que vale y significa el laudable y digno comportamiento observado por los empleados en los trabajos de dicha via férrea, durante el largo tiempo que han debido permanecer en el mismo, ha querido que ellos participaran tambien de la misma fiesta, habiendo acordado con este objeto distribuir esta noche á los treinta y tres peones ocupados actualmente en la colocacion de las traviesas y rails, una abundante y confortable cena, lo que se ha verificado, en efecto, en el propio café de Francisco, con el mayor orden y sobriedad, siendo servidos los modestos comensales con notable afabilidad y diligencia por el encargado de los mismos, señor Capdevila, que ha querido darles en esta ocasion una muestra evidente de lo mucho que les distingue y aprecia.



*Caricatures publicades als diaris de Barcelona sobre la inauguració de la línia entre Barcelona i Vilanova.*



*Gumà amb els atributs de Prometeu. A les caricatures, l'arribada del tren equival a l'inici del progrés.*

*L'única fotografia conservada del tren inaugural de la nostra línia de ferrocarril, aturat a l'estació de Vilanova.*



### **La inauguració oficial de la línia**

La inauguració oficial de la línia va tenir lloc el 29 de desembre de 1881. A les nou del matí sortia de Barcelona el tren inaugural, format per la locomotora Gumà, adornada festivament, cinc cotxes de primera classe, tres de tercera, un furgó de correus amb ambulància i, darrere de tot, el cotxe-saló Gumà, on anaven el promotor, el capità general de Catalunya, el cap d'estat major de l'exèrcit, el governador civil, el bisbe i l'alcalde de Barcelona, un magistrat de l'Audiència, el vicepresident de la Diputació, i diversos senadors i diputats al Congrés.

A un quart d'onze del migdia, el tren entrà a l'estació de Gavà on, després de desviar-se per la plataforma giratòria, s'aturà. Segons les cròniques, el fervor públic arribà a nivells insospitats: rebuda per part de l'alcalde, el jutge de pau i el mestre d'escola, amb la companyia de carrabiners de la platja, encapçalats pel comandant, presentant armes.

Lavors, el cor La Igualtat, acabat de crear, interpretà himnes patriòtics, i en acabat es procedí a un llançament de coets, amb tan mala fortuna que el fill del secretari municipal, de 21 anys, va resultar ferit de gravetat. Al vespre, hi hagué ball amb l'orquestra de Sant Boi, pagada pel ferrocarril.



### Els primers serveis

A Vilanova, les festes per l'arribada del tren es van allargar durant quatre dies. L'inici del servei regular entre Barcelona i Vilanova tingué lloc el 2 de gener de 1882. Hi havia quatre serveis d'anada i de tornada diaris, que s'aturaven dos minuts a l'estació de Gavà.

El primer, un tren mixt de passatgers i mercaderies, sortia de Gavà en direcció a Vilanova, a les 6.42. Poc després, a les 7.05, sortia el primer tren cap a Barcelona, on arribava a les 7.35. El trajecte es feia, doncs, en 30 minuts exactes... només cinc minuts més que la durada del viatge en l'actualitat.

Els altres serveis cap a Vilanova sortien de Gavà a les 9.04 (tren òmnibus correu), 12.14 (tren mixt) i 18.27 (òmnibus correu). Els serveis cap a Barcelona sortien de Gavà a les 9.06 (òmnibus correu), 13.41 (mixt) i 18.49 (òmnibus correu). Els trens mixtos corrien a 40 km/h, i els òmnibus-correu, a 50 km/h.

Vuit anys després, el 1890, el servei havia augmentat a sis serveis diaris. Els trens de Barcelona arribaven a les 6.10, 8.57, 12.23, 14.52, 17.49 i 21.03.

### L'estació

Les obres de les estacions de Castelldefels, Gavà i el Prat van començar l'abril de 1881, al mateix temps que es desenvolupaven els treballs de la línia. El contractista va ser també en Ramon Miralles. Les bigues, columnes i marquesina de ferro de les estacions i les grues s'havien encarregat a La Maquinista Terrestre y Marítima i a la casa Tintorer, Reienzech i Henrich i Rech, el 26 de gener de 1881. Les bàscules s'havien contractat a Gaietà Pié, de Valls, el 20 de gener, i l'endemà s'adjudicaven a Eusebi Font els rellotges i aparells telegràfics per comunicar les estacions. L'estació estava voltada d'una tanca baixa rematada amb fusta, adjudicada a Francesc Miró el 19 de desembre de 1880. El juny de 1881, les obres avançaven a bon ritme, i l'edifici s'inaugurà el mateix 29 de desembre.



*El cap d'estació de Gavà entre 1946 i 1966, Rafael Tejel Pallejà, dona pas a un tren exprés. Foto: família Condeminas Tejel.*

*Postal dels anys deu del segle XX. L'edifici de l'estació pràcticament no ha canviat des d'aleshores.*

*Marquesina de l'estació i, al darrere, magatzem i andana de mercaderies. A la dreta es pot veure l'apartador de mercaderies dels Hules. Foto: família Condeminas Tejel.*



*Cos octogonal de l'estació, on hi havia la maquinària dels enclavaments i les agulles. La foto es va fer durant la gran nevada de 1962. Foto: família Condeminas Tejel.*

*L'estació l'any 1934. A la plaça es distingeix l'autobús de Begues. Foto: Joan Mitjans Badell.*



En aquella època tenia planta quadrada i una teulada a quatre aigües, segons es desprèn dels plànols de l'època.

L'edifici actual no és l'original, ja que al 1912, amb motiu de la construcció de la doble via, l'aixecat el 1881 fou reformat amb l'afegit del cos octogonal del sudoest, on hi havia el joc de palanques que controlaven les agulles de la via, i una nova façana, amb un cert aire modernista industrial, on destaca la marquesina porticada de ferro. L'edifici té planta baixa i pis, i és idèntica a la de Castelldefels.

Al costat de llevant, on actualment hi ha l'aparcament, hi havia l'espai destinat a la càrrega i descàrrega de mercaderies, amb un apartador, una andana i un magatzem amb la grua.

Al costat de ponent es van construir les latrines, i hi havia uns horts propietat dels ferroviaris.



*A la banda de ponent de l'estació hi havia els horts dels empleats. Aquí podem veure'ls el dia de la gran nevada de 1962. Foto: família Condeminas-Tejel.*

### **El material rodant**

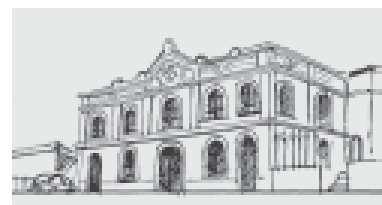
L'empremta de l'*americano* Gumà es va fer notar en el material rodant de la nova línia fèrria.

A pesar que fins llavors totes les locomotores i cotxes de passatgers i vagons dels ferrocarrils de Catalunya eren europeus, Gumà, a finals d'abril de 1878, va desplaçar-se a Nova York per conèixer les últimes novetats tècniques nord-americanes, i va aprofitar per contractar amb diverses companyies el material rodant de la línia.

Així, les nou primeres locomotores del ferrocarril –batejades amb els noms de Dos de Maig, Víctor Balaguer, Gumà, Soler i Morell, 4 de Juny, Vilanova, Valls, Barcelona i Matanzas– foren comprades a la firma The Rogers Locomotive & Machine Works, de Paterson, a l'estat de Nova Jersey. A casa nostra se les batejà com a «Carolines» i tenien el típic disseny de les locomotores de l'Oest americà, amb un rastrell prismàtic al capdavant.

Pel que fa als cotxes de passatgers, foren també molt innovadors. El més rellevant eren els bøgies, conjunts de dos eixos amb quatre rodes situats als extrems del vagó, que permetien construir cotxes de viatgers més llargs, sense problemes per adaptar-se als revoltss. El proveïdor dels 24 primers cotxes va ser The Harland & Hollingsworth Co Ltd., de Wilmington, Delaware. També es compraren als Estats Units dotze frens Westinghouse, capaços d'aturar el tren instantàniament, els primers que s'instal·laren a l'Estat.

Els 120 vagons de mercaderies de la línia, en canvi, es compraren a Anglaterra, a Bristol Wagon Works Company Ltd., de Bristol, igual que els rails i accessoris per a les vies, que s'adquiriren a Wilson, Cammell & Co, de Sheffield. Els trens, doncs, foren luxosos i innovadors, i marcaren tendències en l'evolució futura del material ferroviari.



*Dibuix de l'estació fet per Joan Mitjans i publicat en una de les aventures del còmic gavanenc Nicasiet, el juliol de 1973.*



*Una de les cèlebres «carolines» fabricades a Nova Jersey, amb la seva típica estampa de l'Oest americà.*





*Tren de MZA arrossegat per la locomotora 1765, prop de l'estació de Gavà. La màquina es va construir als tallers de la Maquinista Terrestre y Marítima als anys trenta, i donava servei als semidirectes que anaven de Barcelona a Tarragona per la línia de Vilanova.*

*Foto: família Martínez Benavent.*



*Dos combois de rodalies creuant-se a l'estació de Castelldefels, als anys vint del segle passat.*

*L'autobús de Begues, aturat a la plaça de l'estació de Gavà, als anys vint del segle passat. El vehicle era un Hispano-Suiza. Foto: Centre d'Estudis Beguetans.*

### **Forasters, excursionistes, indústria i exportacions**

L'arribada del tren obrí Gavà al món. La facilitat d'accés des de Barcelona possibilità que una afecció nova, nascuda cap al 1876, s'interessés pel nostre poble: els excursionistes, i convertís el castell d'Eramprunyà en un dels més visitats del país. Darrere d'ells venien els escolars, amb la visita anual al castell, convertida en un ritual iniciàtic de totes les escoles de Barcelona fins a la guerra. Alhora, arribaren també els estiuejants interessats per Begues, on s'obriren alguns hotels i residències.

A finals del segle XIX ja s'havia establert un servei de tartranes entre l'estació i Begues, que cap a la dècada de 1920 fou substituït per un autobús que cridava l'atenció perquè tenia dos pisos, el de baix, cobert, i el de dalt, a mode de jardinera, descobert. El servei era promogut pel propietari d'un dels hotels d'estiuejants de Begues, la granja Petit Canigó. Els autocars de la Petit Canigó uniren l'estació de Gavà amb Begues fins a 1992, quan la companyia deixà la concessió, que passà a mans de la Mohn.

L'obertura del ferrocarril donà puixança també a un nou negoci: el dels cotxes de lloguer amb conductor, els taxis. A finals del segle XIX hi havia dues persones que es dedicaven a portar gent amunt i avall des de l'estació: en Joanet cotxero



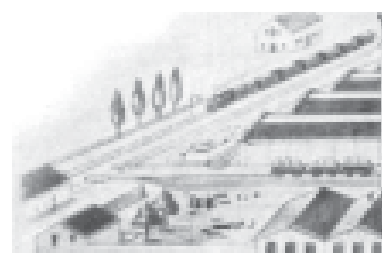


*Porta de l'estació de Gavà, a la cantonada de ponent de l'estació. La porta ha estat substituïda per una tanca amb reixa. L'estació va esdevenir la porta d'entrada a la ciutat. Foto: família Condeminas Tejel.*

i en Jaume Enrich, que tenia la concessió, per part de la companyia del ferrocarril, del transport de viatgers a Viladecans i Sant Climent. Als anys vint del segle passat, els Enrich compraren quatre vehicles Hispano Suiza i promogueren l'extensió del servei d'autobús fins a Barcelona, establint el precedent de les línies actuals. L'estació de Gavà, doncs, esdevingué la porta d'entrada d'un ampli territori, i cap als anys trenta, el tren havia permès configurar la nostra ciutat com a capital de la subcomarca formada per Begues, Sant Climent i Viladecans, tal com indicava l'enquesta realitzada per la Generalitat l'any 1932 per establir la nova ordenació territorial de Catalunya. Gràcies a l'estació, es consolidà el creixement de la ciutat (el 1887 la població havia augmentat un 22% respecte a deu anys enrere) i s'establiren al terme les primeres indústries. Seguint aquest camí, l'any 1960, Gavà arribà a ser la segona ciutat industrial del Baix Llobregat.

L'estació permeté també donar un impuls a l'agricultura, a través de les exportacions. Una descripció de 1885 –quatre anys després d'obert el ferrocarril– ens explica que Gavà «produceix: blat, oli, llegums, civada, taronja i vi. Vinya: grans exportacions, especialment des de fa dos anys degut a haver-se perdut les collites a França, gairebé en la seva totalitat, i han hagut de recórrer ací. Olivera: explotació important; l'elaboració de l'oli constitueix un altre aspecte de la riquesa agrícola. Exportació. Platja: aduana marítima de quarta classe. Indústria d'aiguardents i mines de ferro.».

La proximitat del port i la facilitat del transport promogueren, l'any 1932, la constitució de l'Associació de Pagesos Propietaris de Gavà, amb l'objectiu d'obrir nous mercats a Europa. Un article de *La Vanguardia* de 1932 ens informa que els espàrrecs, per exemple, s'exportaven fins a Lió i París. També les hortalisses del Delta s'enviaven cap a l'exterior, abans de la guerra.



*Les principals indústries locals tenien desviaments que portaven els vagons directament dins de les fàbriques, com podem veure en aquest gravat de la fàbrica Roca Radiadors de 1925. Fem notar que, en comptes de desviaments, hi havia dues plataformes giratòries sobre la via secundària.*



*Apartador i moll de descàrrega de l'empresa Hules, que estava situat a la banda de migdia de l'estació de Gavà. Foto: família Condeminas Tejel.*





*El baixador del passeig de Gràcia, construït l'any 1902 per la companyia MZA.*

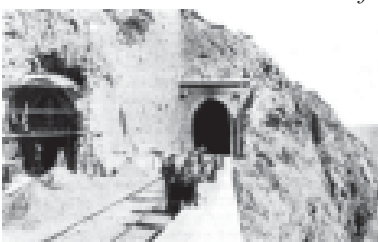


*L'estació de Sants construïda per la companyia MZA als anys trenta, poc abans de la Guerra d'Espanya.*



*Emblema de la companyia MZA, format per les lletres de l'acrònim entrelaçades, que encara avui es pot veure coronant la façana de l'estació de Gavà.*

*L'estesa de la doble via comportà la perforació de nous túnels que travessaven el massís de Garraf.*



## EL FERROCARRIL AL SEGLE XX

### De la companyia TBF a la MZA

Mentre encara prosseguien els treballs de la línia entre Barcelona i Vilanova, Gumà aconseguí, el 20 de març de 1881, la concessió estatal per prolongar-la des de Valls fins a Madrid, passant per Saragossa. Per finançar aquesta grandiosa obra es va crear la Companyia dels Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa, el 19 de novembre de 1881. Però aquest projecte, massa ambiciós per a una petita companyia com la de Gumà, fracassà. L'any 1886, Gumà dimití com a president i l'empresa fou absorbida pels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França, TBF.

Arran d'aquesta absorció, aquell mateix any es projectà l'enllaç físic entre la línia de Vilanova i les de TBF. Aquest enllaç es va fer amb un nou ramal de poc més de 4 quilòmetres que naixia després del pont del Llobregat i anava cap a la Bordeta –l'actual ramal que passa per Bellvitge–, inaugurat l'1 d'agost de 1887. Des d'aquest moment, els trens de Gavà deixaren de sortir i arribar des de l'estació de can Tunis –que es reservà per a mercaderies– i enlloc d'això arribaven fins a l'estació de Sants i, des d'allí, a través d'una rasa a cel obert que anava pel mig del carrer d'Aragó, inaugurada l'octubre de 1882, fins a l'estació de França. Es configurà així una ruta ferroviària que ha arribat fins avui. L'any 1887, els gavanencs ja podien exclamar que anaven bé per anar a Sants!

Però aquestes obres, i la crisi del comerç agrícola provocada per l'arribada de la fil·loxera, van suposar per a TBF una càrrega inassumible, que va tenir com a conseqüència l'absorció per una companyia molt més poderosa: la dels Ferrocarrils de Madrid, Saragossa i Alacant –MZA–. L'absorció va tenir efecte l'1 de gener de 1898, tot i que la gestió de l'antiga xarxa catalana de la TBF es mantingué autònoma.

La companyia MZA havia estat fundada a Madrid l'any 1856, i la major part del seu capital pertanyia a la riquíssima família belga dels Rothschild. Al l'estació de Gavà encara es pot veure avui l'emblema de la MZA, coronant l'estació.

### La doble via i altres obres

La nova companyia propietària de la línia va realitzar algunes obres rellevants, com la inauguració d'un baixador al passeig de Gràcia (1 de juliol de 1902), just al mig de l'enllaç entre l'Estació de França i Sants, la prolongació de la via que acabava a can Tunis Tins al Poblenou, tot resseguint el port de Barcelona (any 1908), la construcció d'una gran estació de mercaderies al Morrot, substituint la de can Tunis (1917),



*Colla d'obriers treballant en l'estesa de la doble via, al Garraf. Els treballs començaren el 1910 i acabaren el 1914. Foto: col·lecció Manel Alonso.*

i sobretot els treballs d'estesa de la doble via.

Tot i que la inauguració de la doble via es produí el novembre de 1914, els treballs s'havien iniciat a Barcelona l'any 1910, i a Gavà s'estaven realitzant l'any 1912, com mostra una inscripció en pedra al pont sobre el camí del Cul.

La culminació de les millores va ser la inauguració de l'actual edifici terminal de l'Estació de França (2 de juny de 1929).

### **La RENFE i l'electrificació de la línia**

Després de la Guerra d'Espanya, la xarxa ferroviària havia quedat molt malmesa, les companyies estaven en fallida, i el tancament exterior i la guerra europea impossibilitaven rebre auxili estranger.

El 8 de gener de 1939, l'estat franquista va decretar la nacionalització de la gestió de la xarxa. La nacionalització de les companyies –de fet es plantejà com un rescat de les concessions estatals atorgades al segle XIX– s'organitzà a través de la Llei de bases d'ordenació ferroviària, de 24 de gener de 1941, cosa que donà pas, l'11 de juliol de 1941, al naixement de RENFE.

L'explotació de la xarxa per la nova companyia va començar l'1 d'agost. Les antigues companyies van liquidar-se, compensant els accionistes amb títols de deute públic de l'Estat. L'any 1948, la xarxa catalana quedà inclosa a la «Quinta Zona» de RENFE.

L'acció més rellevant de la RENFE a la nostra línia va ser l'electrificació. Ja l'any 1940, la Comissió Gestora de l'Ajuntament va adreçar-se al govern demanant que procedís a electrificar la doble via entre Barcelona i Vilanova. Però l'electrificació final no arribà fins al 1956.

El 26 de juny d'aquell any, una locomotora elèctrica decorada amb motius patriòtics va fer per primer cop el



*Data de 1912 gravada en l'obra de fàbrica del pont del camí del Cul, que correspon a la data en què es van fer les obres de la doble via a Gavà. Foto: Alfons Gibert.*

*Treballs d'electrificació de la línia de Vilanova, que no començaren fins a la segona meitat del segle XX.*



*L'electrificació va portar a la nostra via les cèlebres locomotores Alsthom de la sèrie 7000, fabricades a França. A la dreta, la del viatge inaugural de l'electrificació de la línia de Vilanova, fet el 26 de juny de 1956. A sota podem veure'n una caricatura de Joan Tutusaus publicada en un Brugués de 1966.*

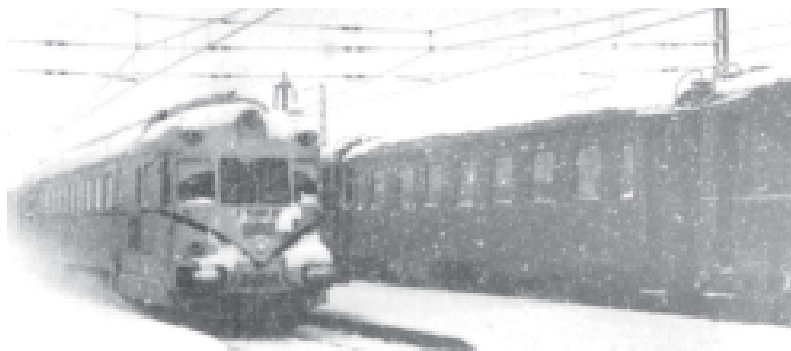


*Comboi arrossegat per una locomotora de la sèrie 7000 a l'estació de Gavà, l'any 1962. Foto: família Condeminas Tejel.*

trajecte entre Tarragona i Barcelona, passant per Vilanova i Gavà.

D'aleshores ençà, la línia fèrria gairebé no ha tingut canvis. A finals dels anys vuitanta es va renovar completament la via, i es va rehabilitar d'estació, amb la instal·lació d'una marquesina a l'andana central i la construcció d'un pas sota les vies; però l'essencial de la línia, com el traçat o el mateix emplaçament de l'estació, no ha canviat.





### La gent del ferrocarril

L'arribada del ferrocarril comportà també l'arribada a Gavà del personal de servei: caps d'estació, factors (que eren els caps d'estació en tot allò relacionat amb les mercaderies), guardaagulles i mossos, procedents dels racons més diversos de la geografia. Molts d'ells van acabar formant famílies que des d'aleshores han viscut a Gavà, com en Josep Soler i Vidal, que el 1933 arribava a l'estació a fer pràctiques de ferroviari, o en Mendoza, també d'abans de la guerra.

Als anys cinquanta, la plantilla ferroviària local estava formada per Rafael Tejel, cap d'estació, Josep Benavent, factor, Francesc Sentís, guardaagulles, i mossos com en Lizón, en Cartagena o en Besora. Molts d'ells van quedar-se a Gavà fins a la jubilació. Alguns, com en Josep Benavent, el pare del qual havia estat cap d'estació a Castelldefels, venien de nissaga de ferroviaris. En Benavent emparentà amb els Sanfeliu de cal Moliner, pagesos de reconeguda fama. El germà petit, Carles Benavent, va entrar a treballar a la fàbrica Roca. Un altre exemple n'és el cap d'estació entre 1946 i 1966, Rafael Tejel, que, procedent d'Aragó, va arrelar també a la nostra ciutat.

Són només dos exemples dels molts que, en la història del ferrocarril a casa nostra, parlen del lligam, vital i sòlid, entre aquest invent del segle XIX i Gavà.



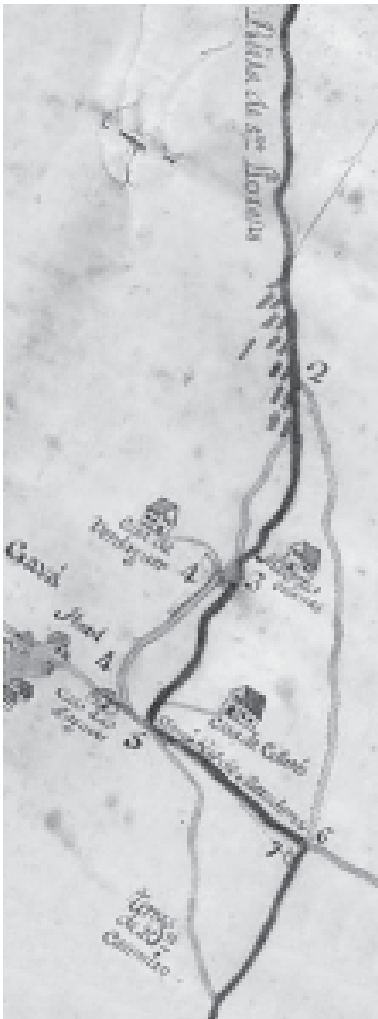
*Amb l'electrificació també arribaren unitats dièsel. A la imatge, una unitat TAF, automotor semidirecte construït per l'empresa italiana FIAT als anys cinquanta, creua un exprés a l'estació de Gavà, durant la nevada de 1962. Foto: família Condeminas Tejel.*



*Una família de ferroviaris. A l'esquerra, tocant la campana, el cap d'estació de Castelldefels, Joan Benavent i, a la dreta del tot, el seu fill gran, Josep Benavent Estapé, que després esdevindria factor a Gavà. Foto: família Martínez Benavent.*

*Treballadors de l'estació de Gavà als anys cinquanta. D'esquerra a dreta i de dalt a baix: Rafael Tejel Pallejà, Teodosio Miguel Bombín, i Besora; Cartagena i en Josep Benavent Estapé. Foto: família Martínez Benavent.*





*Plànol de 1753. En negre, el camí que enllaçava amb el camí ral de Barcelona, ara carrers de Viladecans i dels Màrtirs del 1714. En gris, les dues branques de la riera de Sant Llorenç. El mas d'en Solanes era can Palmer, i can Verdaguer era can Pere Bori (actual escola Eramprunyà). Can Segarra és l'actual Casa dels Delmes dels barons. La riera de Sant Llorenç es dividia prop de l'actual camp de futbol de can Tintorer (números 1 i 2). Un brançal, la riera de l'Argamassa, baixava per la Rambla (números 3 i 4). Una resclosa (número 5) desviava el curs cap a Viladecans, on s'ajuntava amb l'altre brançal.*

## EL NAIXEMENT DE LA RAMBLA

### La Rambla, un antic llit de riera

Al litoral mediterrani, s'anomenen rambles les rieres de curs estacional, que només duen aigua quan plou. A l'est del casc urbà de Gavà n'hi havia una, continuació de la riera de Sant Llorenç.

En temps antics, com es pot veure als plànols de la baronia, la riera es dividia en dues branques, a l'alçada de l'actual zona esportiva de can Tintorer. Una baixava en línia recta a l'est de les masies de can Sellarès i can Palmer. I una altra descendia per l'actual Rambla fins a juntar-se a la primera, prop de l'actual divisòria entre Gavà i Viladecans davant la fàbrica Roca. Un cop reunificada, la riera seguia carrera d'en Regàs avall fins a la Murtrassa.

Al segle XVI i XVII, la llera argilosa que passava per l'actual Rambla s'anomenava riera de l'Argamassa, pel fang que s'hi formava quan plovia.

A finals del segle XVII, els veïns de Gavà van tallar la riera en construir una paret o resclosa, aproximadament on avui hi ha el monument als màrtirs del 1714. L'objectiu era desviar el curs de la riera de l'Argamassa per evitar les inundacions dels camps de sota, a la zona denominada els Bugós i després Rierals (entorn de l'actual carrer del Mas Sellarès). Quedà l'laavors la rambla seca com a límit de llevant del nucli urbà.

### Els promotors

El primer d'agost de 1881, Joan Badosa –apoderat dels Vayreda, propietaris de la masia de l'Horta, i dels Lluch, propietaris de la masia on ara hi ha el Museu de Gavà– junt amb Lleonci Sanmartí –procurador dels barons d'Eramprunyà– i els procuradors dels Carreras –propietaris de l'antic mas de can Pere Bori, situat on avui hi ha l'escola Eramprunyà– van presentar una instància a l'Ajuntament en què explicaven que eren propietaris d'una sèrie de terrenys situats al sud-est de la població que, «per la particular posició en què els ha col·locat el nou ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, que s'acabarà properament, i molt particularment per l'emplaçament de l'estació que pertany a l'esmentada via, i que correspon a aquesta població, creuen els exponents que per al desenvolupament i foment d'aquesta, és d'absoluta i imprescindible necessitat procedir a la urbanització successiva dels terrenys esmentats, als efectes de la qual s'ha traçat el projecte adjunt».

Els sol·licitants demanaven permís per urbanitzar els terrenys propers a l'estació, i explicaven que «com a centre o artèria principal del pla, ve traçada una ampla via de vint metres que ha de comunicar directament l'esmentat

*cas urbà amb l'estació, i servir alhora d'enllaç entre el cas urbà i la carretera de Barcelona a Vilanova i la Geltrú, que actualment manca venint de l'esmentada capital».*

Aquesta transcendental iniciativa que va tenir lloc ara fa exactament 125 anys proposava, doncs, urbanitzar l'antiga llera de la riera de Sant Llorenç, i posava les bases del naixement del primer tram –el més antic– de la Rambla.

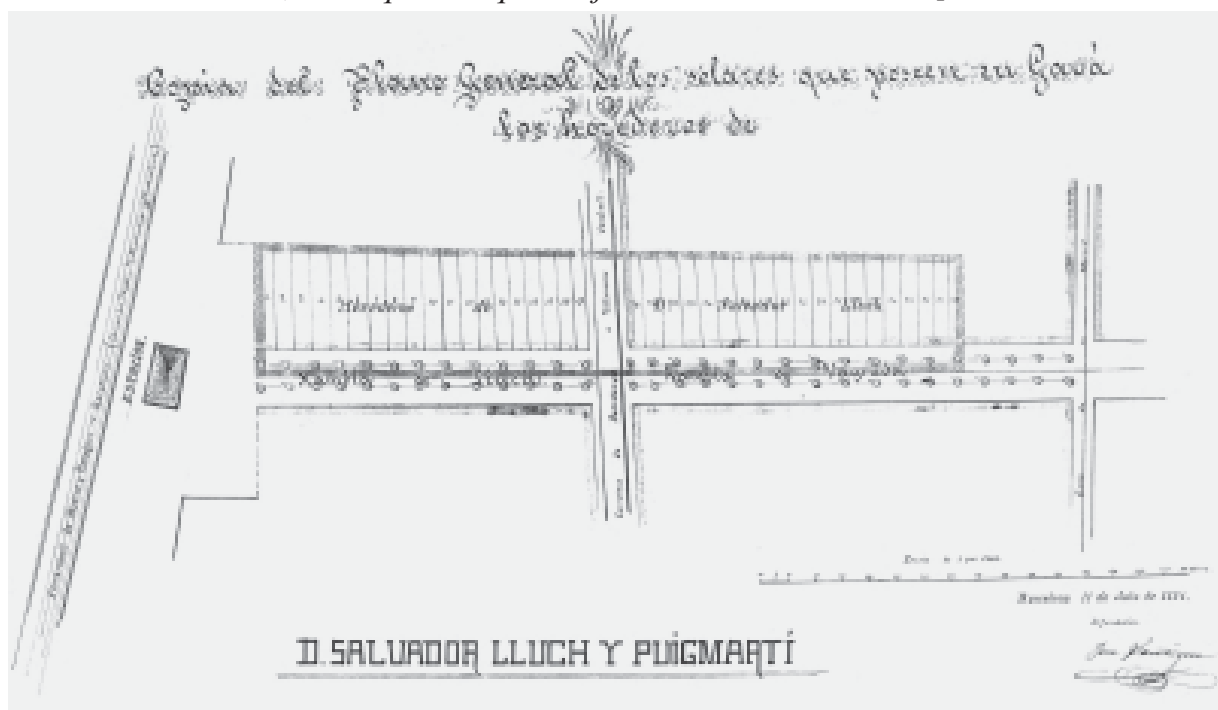
Remarquem que la idea era de natura totalment privada i particular, i amb un objectiu clarament especulatiu –diríem avui– ja que pretenia revaloritzar uns terrenys agrícoles a través de l'obertura d'un passeig i la parcel·lació de les finques d'ambdues bandes.

Estem, doncs, davant d'un exemple concret del que explicàvem al principi d'aquest llibre, quan ens referíem als processos de creixement urbanístic que anaven lligats a l'estesa de les noves línies de tren i als interessos que movien. De fet, la memòria oral recollida per Marian Colomé explica que, prèviament al que indiquen els documents oficials, foren els hisendats esmentats, amb el suport municipal, els que aconseguiren de la companyia presidida per Gumà que l'estació de la nova línia del ferrocarril de Barcelona a Vilanova s'emplacés a Gavà, en detriment dels pobles veïns.

### La resposta municipal

El 14 d'agost, el Ple Municipal discutí el projecte i va acordar que *«valorada la millora que reportarà al poble esmentat i atesa degudament la generositat dels propietaris firmants, en Joaquim Vayreda, la senyora vídua de Lluch, els senyors barons d'Eramprunyà i en Josep Rafael Carreras i Bulbena, amb què els quatre junts cedeixen*

*Plànol de 1881 amb el projecte presentat per Melcior Josep Lluch per urbanitzar les seves terres, projecte que donà lloc a la rambla de Lluch. Arxiu Municipal de Gavà.*





*La Rambla de Gavà ha estat escollida com a marc per a molts esdeveniments locals. El primer número del periòdic Brugués, de juny de 1958, editat aleshores per la Falange local, va escollir com a primera portada una imatge de la banda municipal desfilitant-hi.*



*El passeig també ha estat testimoni de moltes celebracions familiars. A la foto, la família Jané va de bateig. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*

*La rambla de Vayreda als anys cinquanta. La primera casa a la dreta és la casa Brunet, construïda el 1925. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*

*respectivament per a convertir-se en via pública una porció de terreny bastant considerable; l'esmentada cessió prefereix fer-la mitjançant acta formal, estesa al llibre d'actes d'aquest Ajuntament».*

La plantació dels plàtans que caracteritzen la Rambla es decidí alhora que la urbanització, i també anà a càrrec dels promotors, que posaren els treballs sota la direcció del gavanenc Joan Cañas. L'estat dels arbres va preocupar des de ben aviat la corporació, que a través de diversos acords disposà la replantació d'alguns dels exemplars que havien mort, el rec durant estius d'especial sequera, la instal·lació de puntals per adreçar arbres tombats per temporals o la col·locació de fites per protegir els plàtans del frec dels carros que transitaven per la Rambla. Cada any, es podaven acuradament, i de la venda de la llenya l'Ajuntament extreia ingressos per a les arque municipals.

Els propietaris, com a contrapartida a la cessió dels terrenys per a via pública, posaren sis condicions «que garanteixin perpètuament la generositat que integra la donació esmentada», que havien de constar explícitament –i així consten– en l'acta aprovatòria del plenari municipal.

La condició primera i més rellevant era que «dels terrenys que s'han de destinar a via pública, cap Ajuntament no els podrà mai destinar a altre ús ni disminuir-los sota cap pretext». La resta de condicions foren publicades per Alfons Gibert, en el seu article sobre la Rambla publicat el 1990.

Les condicions es compliren escrupolosament, excepció feta de la relativa al nom dels carrers: l'any 1887 un consistori intentà rebatejar els trams de rambla Vayreda i Lluch com a rambla de Sant Pere, però rebé l'oposició dels propietaris. El plet arribà fins al Govern Civil, i encara al govern de l'Estat, que impediren el canvi de nom, d'acord amb les condicions de la cessió de 1881.







### La urbanització inicial

Originalment, els terrenys de l'actual Rambla tenien un pendent molt més pronunciat que ara, i el projecte preveia l'anivellament dels terrenys per deixar-los plans.

Les obres les va portar a terme el concessionari del ferrocarril, a canvi de quedar-se amb la terra sobrant. La terra extreta de l'aplanament de la Rambla va ser usada per aixecar el talús que encara avui es pot veure al costat de la carretera c-245, entre Gavà i Castelldefels.

El consistori també aprovà l'extracció de grava de la llera de la riera de Sant Llorenç per a l'obra de la via, el mateix 1881.

L'arranjament definitiu del passeig –sense paviment, només una esplanada de terra– i la plantació dels plàtans es va portar a terme utilitzant el servei de prestació obligatòria de treball comunal, el terrelló.

### Les primeres cases de la rambla de Lluç

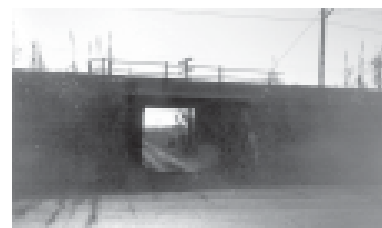
Les fotografies antigues permeten identificar les primeres cases edificades a la rambla de Lluç.

Començant per la banda de ponent, al costat de l'estació s'obre el carrer de Salamanca. Inicialment, el carrer no existia al projecte: els terrenys de l'estació termenaven amb el primer edifici de la Rambla. Però, el 24 de desembre de 1927, l'Ajuntament va demanar a la companyia del tren la cessió d'una parcel·la per obrir la comunicació entre el capdavall de la Rambla i el carrer de les Moreres.

La resposta de la companyia de ferrocarrils fou negativa. L'afer se solucionà mitjançant un contracte d'arrendament per 10 pessetes anuals entre el cap d'estació i l'Ajuntament, signat l'1 d'abril de 1928 i prorrogable per semestres.

El tros de terreny arrendat feia 242,40 m<sup>2</sup>. Amb el temps, finalment, l'Ajuntament es quedà el terreny. Inicialment, el carrer no tenia nom, però després de la Guerra d'Espanya, les noves autoritats el van dedicar a Salamanca, en honor a l'acte d'unificació dels partits falangistes que hi havia tingut

*El naixement de la Rambla va lligat amb el de l'estació, que en aquesta imatge dels anys trenta es pot veure al capdavall del passeig. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*

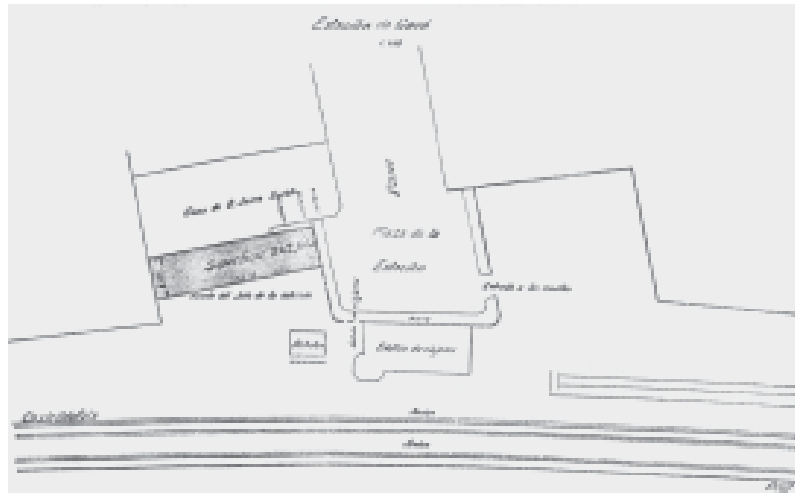


*A Gavà, la via passa per un talús construït amb la terra sobrant de la Rambla. En aquest talús s'obren alguns ponts com el del camí del Cul. Foto: Alfons Gibert.*



*Cantonada entre l'estació i el carrer de Salamanca. L'edifici amb teulada a dues aigües són les latrines de l'estació. Foto: Joan Mitjans.*

*Plànol en què es marca el solar de 242 metres quadrats que l'Ajuntament va arrendar a la companyia del ferrocarril per obrir el carrer de Salamanca. Arxiu de Josep Campmany, fons Alfons Gibert.*



lloc el 19 d'abril de 1937. Aquest fet va passar inadvertit l'any 1979, quan es va eliminar la simbologia franquista dels carrers, i per això la denominació segueix vigent.

A l'altra banda del carrer de Salamanca, a l'edifici amb el número 1, es trobava el bar i hostel de l'Estació, dels Enrich, amb la cotxera dels autobusos de línia. La façana era d'estil modernista, amb un fris de rajola de valència i un quadre al xamfrà, també de rajola, amb una imatge de la Mare de Déu. A la banda de ponent, l'edifici s'allargava en un pati exterior on, a l'estiu, es feien festivals de varietats i s'hi havien arribat a fer mítings electorals, als anys trenta. Aquí, l'any 1946, es va domiciliar el Club Ciclista.

Al número 3 hi havia una casa que tenia una planta baixa amb un balconet en forma de balaustrada, molt característic. L'any 1936 s'hi va fundar l'Ateneu Obrer de Gavà, integrat després al PSUC. Al costat, al número 5, vivia en Llorenç Bonmatí, pintor que va decorar les estances de l'American Lake. En Bonmatí era un destacat militant d'esquerres: fundador de la Casa de València, l'any 1931, i del Casal d'Esquerra de Gavà, l'any 1933, es va exiliar després de la Guerra d'Espanya. Al número 7 hi havia una quadra i, entre els números 9 a 15, un gran solar amb fruiters i la casa torre d'en Francesc Balagué, «Siscu de la benzina», perquè va instal·lar un sortidor de benzina a la cruïlla de la Rambla



*Banda de ponent de la rambla de Lluch. S'hi poden veure, més enllà del carro d'en Ròmul Campmany, els taxis de l'Aleu i del Pepito Montes. Foto: Joan Mitjans.*

*Aquesta imatge dels anys deu del segle XX mostren les primeres cases de la rambla de Lluch. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



*Parisi - - 27. Julio - 1917*



amb la carretera, que es mantingué fins als seixanta. En aquest solar s'obrí una vaqueria. L'octubre de 1949, la neteja del pou negre d'aquest establiment tingué un luctuós final, amb la mort per asfíxia de tres membres d'una mateixa família: pare, fill i promès de la filla. Finalment, a la cantonada, hi havia el bar Grau, l'actual Hostal Vell, molt concorregut pels treballadors de les oficines Roca.

A la banda de llevant, al número 2, s'edificaren l'any 1929 les oficines de la Companyia Roca Radiadors. Inicialment només es construí l'actual ala nord, que termenava amb l'àrea de mercaderies de l'estació. Més tard es construí l'ala sud, amb un aspecte exterior totalment simètric.

Al costat, tot pujant, on avui hi ha un edifici de cinc plantes destinat a oficines, hi havia hagut antigament el local conegut com a cal Tragabales, que va ser bar i sala de jocs, la seu de la Casa de València i, l'any 1934, seu d'un local on l'empresari Felip Llobet muntà una sala de cinema mut, on es projectaren les primeres pel·lícules de l'oest americà i els serials setmanals per episodis. La casa va ser incautada



*Una de les fotografies més antigues de la rambla de Lluç, del 1917. La vista està presa des de la carretera, en direcció a l'estació. S'hi poden veure els plàtans del passeig central, joves encara. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



*L'estació, tancant la rambla de Lluç. A l'esquerra es poden veure les oficines de la companyia Roca abans que es fes l'ampliació de 1953.*

*Banda de llevant de la rambla de Lluç, l'any 1934. S'hi pot veure el tram des de la torre d'en Balagué fins a la cruïlla amb al carretera. Foto: Joan Mitjans Badell.*

*Les oficines de la fàbrica Roca s'edificaren el 1929, però només l'ala nord. L'ala de migdia es va construir als anys cinquanta, respectant, però, el disseny original i fent una ala totalment simètrica amb l'original. Foto: col·lecció de Manuel Aguilera.*



*Les oficines de la companyia Roca el 1929. Es pot comprovar que només es va construir l'ala nord de l'actual edifici. L'ala sud, simètrica, es va edificar el 1951.*



*L'any 1953 s'enderrocà la casa coneguda com «cal Tragabales» per aixecar-hi el laboratori d'assaigs de l'empresa Roca.*



durant la revolució de 1936, i esdevingué la seu de la CNT. Acabada la guerra fou comprada pels Roca, que el 1953 hi construïren el laboratori d'assaigs de l'empresa. L'any 1963 s'hi edificà l'edifici d'oficines actual.

Al costat de l'empresa Roca hi ha, des de 1987, la seu de la Unió Muntanyenca Eramprunyà. Aquesta casa, dels Campmany de cal Sobrall, va acollir també al primer pis les seus d'Esquerra Republicana, als anys setanta i vuitanta, i la de l'Agrupació fotogràfica, durant un curt temps. A continuació ve la casa on residia en Frederic Aleu, taxista i propietari d'una petita impremta, on s'editava el periòdic L'Aramprunyà. Al costat hi havia un taller mecànic.

Després, tot pujant, hi havia una fàbrica de mosaics, de la família Muñoz-Cabasés, que més amunt termenava amb l'oficina de la companyia elèctrica, Riegos y Fuerzas del Ebro, després integrada a FECSA. I, a continuació, la casa dels pares de l'Adelita Duran (l'Adelita que durant molts anys va ser l'organista de l'església de Sant Pere) on vivia un altre taxista, Josep Montes –Pepito el del taxi–. La casa tenia una balconada a nivell de carrer i els del pis estaven rematats amb balastrada de pedra.

La penúltima casa abans d'arribar a la carretera era la Tintoreria Pallarès, amb una façana que tenia dos balcons de pedra i, entremig, un quadre de rajola amb un sagrat cor. El propietari es dedicava també a fer de taxista.

La proximitat a l'estació i el fet que en aquest tram de Rambla hi visquessin tres taxistes és la principal raó que motivà la instal·lació de la parada de taxis en aquest indret.

Finalment, al xamfrà sud-est de la Rambla amb la carretera, hi havia hagut una torre modernista, de la família Esteve Almirall. La casa tenia un jardinet a la banda de la Rambla, amb una paret amb cornisa amb gerres i finestres amb forma de balcó. Els propietaris fabricaven un vi escumós denominat Gran Dorado. Amb el temps, la casa fou reformada i s'hi instal·là la botiga de dolços dels Comas, amb un característic aparador de vidre que sobresortia de la





façana, ple de caramels. Al pati, en Felip Llobet va muntar als anys quaranta, just acabada la guerra, un cinema d'estiu.

La pavimentació de la Rambla de Lluç es va fer l'any 1952, amb unes llambordes que encara es conservaven a finals dels vuitanta. La rambla de Vayreda es va pavimentar poc després. L'octubre de 1953 es van fer les voreres i, dos anys després, l'octubre de 1955, l'obra de pavimentació.

### Les primeres cases de la rambla de Vayreda

La rambla de Vayreda, de més llargària, es va anar edificant més tard que la de Lluç. Passada la carretera, a la cantonada de llevant, una casa baixa acollí, als anys trenta, el primer banc de Gavà: el Banc de Biscaia.

En aquest tram, a finals dels anys vint s'hi va obrir la segona farmàcia de Gavà, de la família Caylà. Dos menors d'aquesta família van morir durant els bombardeigs franquistes de 1938. Hi havia després els Martorell, subministradors d'oli, els Moreno, on després hi hagué el Sobre la Marcha, i durant un temps les seus del Glub de Futbol Gavà i d'Iniciativa per Catalunya, la licoreria d'en Vergés (on més tard hi hagué el bar Vino-Vino), una rellotgeria, els Prunera, els Marrugat, pintors de brotxa, els Vinyes, la carboneria i venda de vi d'en Tomàs Solé, cal Neru i la torre d'en Maties Roca, a tocar del carrer de la Indústria.

A la banda de dalt del carrer de la Indústria els Mayor tenien un cafè que el 1935 havia estat seu d'Esquerra Republicana. L'edifici, que fou metrallat el desembre de 1936 pels anarquistes, tenia un ampli saló amb pista de ball i, després de la guerra, fou incautat i esdevingué l'estatge provisional de l'església de Sant Pere fins al 1954.

Al costat s'aixecà, l'any 1925, un dels primers edificis comunitaris de Gavà, la casa Brunet, on vivien entre d'altres Marc Grau, secretari municipal, la mestra Rosaura Terrades i els Capelleres. Després, Rambla amunt, venien les cases dels Nara, els Cai, la llevadora Teresa Vilaplana, cal Manxó, els Surià i, finalment, el corral de bens de cal Percala, on després de la guerra, s'alçaren les antigues oficines de la



*Banda de migdia de la rambla de Lluç. A dalt, la casa de la família Esteve-Almirall abans de la reforma, amb el jardinet del davant; a l'esquerra, l'aspecte de la cantonada després de la reforma: es va aixecar un pis i es va edificar el pati, però les finestres de la carretera es van mantenir. Al costat, la Tintoreria Pallarès i mitja casa del Josep Montes. Foto: Associació Veïnal del Varri del Centre.*



*La Rambla de Vayreda l'any 1963. En primer terme hi ha els famosos rosers que va ordenar plantar l'alcalde Escala. Foto: Antoni Tarrida.*

*Rambla de Vayreda als anys seixanta. La casa de la cantonada era cal Tits, a la cruïlla amb el carrer de la Mare de Déu de la Mercè. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



*Banda de ponent de la cruïlla amb la carretera. La casa era del metge Rafael Garriga, que publicava poesies a L'Aramprunyà amb el pseudònim «el trovador de la Sentiu». Foto: Antoni Tarrida*



*Casa del carreter Barau, a la rambla de Vayreda. A sobre, la tanca del solar on el 1921 es jugà el primer partit de la història local.*

*Banda de llevant de la rambla de Vayreda, als anys vint del segle passat. Encara hi havia molts solaris sense edificar. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*

FORMO, que ara són la seu de l'Arxiu Municipal i de l'Oficina de Planejament Urbanístic.

A ponent, a la cantonada amb la carretera, hi destacava la torre del metge Rafael Garriga, edifici que més endavant va acollir una agència d'assegurances, la barberia dels Tèrmens, els carreters Barau, la taverna dita La Mosca, i la granja de conills dels Ariño, fent cantonada amb el carrer d'Artur Costa. Aquest carrer no s'obrí fins al 1924, quan s'urbanitzaren les terres de can Glòria, que arribaven fins a la Rambla. Al solar, l'Atlètic de Gavà Foot-ball Club jugà l'any 1921 el primer partit de futbol de la història local.

A la banda de dalt, hi havia ca l'oliàire, la casa del senyor Felip, el Jaume de l'oli, i la vaqueria dels Papiol. Sobre la vaqueria hi havia la casa d'en Ramon Boixadors, alcalde l'any 1938. Era el fundador de la Societat Cultural, entitat amb equip de futbol propi, i una extensa biblioteca. Aquí, en unes habitacions, hi hagué, durant uns anys, la seu de l'Agrupació fotogràfica. Als setanta, en aquest indret s'aixecà l'actual edifici amb el número 45, que destaca per l'aparcament públic subterrani, el primer de Gavà. Entre 1972 i 1979 el Club de Futbol Gavà hi estigué domiciliat.

Després venia ja la finca dels Gras, on s'alçà el bar Sayonara. A l'altell del bar, durant anys, es reunia la redacció del periòdic Brugués. Fent cantonada amb el carrer de la Mercè hi havia la botiga dels Vendrell, després cal Melitón, i més tard, després de la guerra, d'en Lluís Soler, que més tard muntaria la xurreria a la cantonada del carrer dels Màrtirs.





A la banda nord del carrer de la Mercè, el 1946 s'establí la Caixa d'Estalvis de Catalunya, la segona entitat financera de Gavà, on antigament hi havia hagut cal Tits. Més amunt, venien les cases dels Masvidal, els Miró, el retratista Lerín, el forn valencià, i la vaqueria d'en Josep Mañé. Més amunt venia el camp del Perico, en terrenys dels barons, la tanca del qual arribava fins al carrer dels Màrtirs del 1714. En aquest solar s'edificaren, entre d'altres, la nova botiga de cal Melitón i, al costat, la casa d'en Baldiri Font, col·laborador del periòdic *L'Aramprunyà*.

## LA RAMBLA DE MARIA CASAS

### El problema de la Riera

Entre les condicions acordades l'any 1881 per obrir la Rambla hi havia el reforç del mur que desviava l'aigua cap a Viladecans. Però el problema persistia en cas de pluja forta: l'aigua saltava la paret i recuperava l'antiga llera, Rambla avall. Per això, ja des de finals del XIX, el desviament de la part superior de la riera i la prolongació de la Rambla va ser objectiu municipal. Calia el beneplàcit dels propietaris dels camps per on es volia desviar, can Sellarès. En aquella època, aquesta finca s'estenia per l'actual carrer de la Concòrdia, i fins a la banda de llevant de l'actual rambla de Casas.

### Primera fase

L'any 1894, l'alcalde explicava al consistori que ja tenia la memòria, plànols i pressupost per fer el desviament de la riera, i que calia lliurar-la al governador civil perquè l'aprovés. Tot i això, no es va fer res fins entrat el segle XX. L'any 1915 s'acordà urbanitzar el tram entre els carrers dels Màrtirs i del Centre i es demanà a la propietària de can Sellarès, Maria Casas, que cedís els terrenys necessaris per fer-ho possible. Al gener de 1916, el consistori acordà que la prolongació havia de continuar fins al carrer de la Llibertat (ara Mare de Déu de Bruguers), i que s'havia de fer seguint el mateix eix de la Rambla, sense desviacions de cap mena. Les discussions, però, se centraren en l'amplada: ens ha arribat un plànol de 1920, de l'arquitecte municipal Josep Canaleta, que mostra el projecte d'aquells moments: un passeig que a l'alçada del carrer del Centre feia vint metres

*Cantonada amb el carrer dels Màrtirs. La casa del xamfrà és la graneria Badosa, a sota hi ha cal Baldiri Font i al costat la nova botiga de cal Melitón.*



*Feliu Casado, Joan Grau i Antoni Tarrida reunits a l'altell del bar Sayonara, en una sessió de treball del periòdic Brugués.*



*Número 45 de la rambla de Vayreda. Aquí tingueren la seu la Societat Cultural i l'Agrupació Fotogràfica. Foto: Joan Mitjans.*



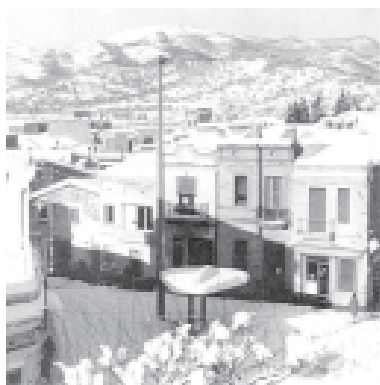
*Projecte de prolongació de la Rambla, de 1920, fet per l'arquitecte municipal Josep Canaleta. Vegi's la forma d'embut prevista entre els carrers Viladecans (a dalt) i Mare de Déu de Bruguers (a baix). Arxiu Campmany, fons Alfons Gibert.*



*El Casino es va instal·lar a la Rambla de Casas. En aquesta imatge dels anys cinquanta veiem la façana i les terrasses de la Rambla. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



*Xamfrà entre el carrer dels Màrtirs del 1714 i la Rambla. El plànol va ser fet per l'Ajuntament l'any 1932 a petició d'en Baldiri Font. Arxiu Campmany, fons Alfons Gibert.*



*L'actual plaça de Josep Tarradellas. Al lloc on ara hi ha el monument als màrtirs del 1714, hi havia la parada dels autobusos de Barcelona. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*

*Les primeres cases de la rambla de Casas: a la dreta, l'Ateneu Popular o Casino. A l'esquerra, sabateria L'Estrella i, al fons, el dipòsit, al xamfrà amb el carrer de Viladecans. La foto és dels anys trenta. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



d'ample, com la resta, però que a mida que avançava cap a muntanya s'anava estrenyent fins acabar en set metres d'amplària, la d'un carrer normal. Si aquesta proposta s'hagués portat a terme, la part de dalt de la Rambla hauria tingut forma d'embut. Però abans d'executar-se el nou tram, s'urbanitzà el passeig entre els carrers del Centre i Màrtirs. En reconeixement per la cessió de terrenys feta per Maria Casas, s'acordà dedicar-li el nou tram.

Fins als anys trenta, les cases que s'hi edificaren foren poques. Al costat de ponent, per sobre de les cases dels pares de n'Alfons Gibert i d'en Boix, hi havia el passatge Rambla, que desembocava al carrer de Salvador Lluç, per on s'accedia al velòdrom dels Amat. Al costat, cantonada carrer del Centre, l'any 1922 s'edificà el Casino.

A la banda de llevant, la primera edificació era un dipòsit alçat l'any 1924 per subministrar aigua potable a la part baixa del poble. Més al nord, tocant ja al carrer d'Aribau, a finals dels anys vint s'aixecà la casa de la sabateria L'Estrella. El nom l'escollí el propietari, n'Antoni Esteve, en honor de la bandera estelada, ja que era separatista i seguidor d'en Francesc Macià, i va ser regidor del primer consistori republicà. Al costat hi va haver el jutjat de pau de Gavà. En aquesta vorera, entre el pou del carrer de Viladecans i la botiga de calçats l'Estrella, quedà un tram sense urbanitzar, propietat de l'Ajuntament. Aquí es muntava l'envelat de la



feita Major del Foment Català Republicà, abans de la guerra, i fou un dels emplaçaments en discussió per situar-hi el mercat municipal, que finalment, després d'un plebiscit local, es va instal·lar a la plaça Major. L'any 1936 el solar es dividí en sis parcel·les, que foren venudes a Josep Ros (la casa on hi hagué el primer taller dels Ros, després un estudi que era el que quedava de l'escola parroquial dirigida per Enric Morey, i després els cicles Alcaraz), Joan Germés, Ramon Sans (mobles Sans) i Maria Orgillés. Aquest darrer solar passà als Vendrell de cal Manxó, que el 1952 adquiriren l'antic dipòsit, que havia quedat obsolet. La cruïlla, amb els xamfrans que la caracteritzen, fou planificada el 1932.

### Segona fase: el desviament

El 31 d'octubre de 1926, dia de sant Ramon, caigué un impressionant aiguat. La riera, incontenible, recuperà l'antiga llera i l'aigua baixava Rambla avall, sense cap obstacle, ja que l'antiga resclosa del carrer de Viladecans havia desaparegut. L'aiguat inundà la part baixa del poble. A conseqüència de la desgràcia, l'Estat permeté efectuar el definitiu desviament de la riera de Sant Llorenç, que adoptà el curs que encara segueix –tot i que coberta– actualment. Els terrenys alliberats s'urbanitzaren immediatament. S'obrí el carrer de la Concòrdia –el nom es refereix a l'entesa amb Viladecans per tirar endavant el desviament– i s'aixecaren les primeres edificacions.

Cal indicar que el nou tram no seguí el plànol de 1920, sinó que mantingué l'amplada del passeig en els 20 metres inicials, i la prolongació s'ajustà a l'antiga llera de la riera, cosa que explica el gir que fa la Rambla a la plaça d'Anselm Clavé. D'aquesta manera, també, els Lluç mantenen la integritat de la seva finca i encara l'augmentaven un xic. El nou tram trigà a ser edificat.

A la banda de ponent, el més remarcable era la paret de pedra vermella que tancava la finca dels Lluç.

La banda de llevant s'urbanitzà acabada la guerra, excepció feta de l'edifici de la Unió de Cooperadors, actual seu de la Policia Municipal, que es construí el 1935. El 28 de setembre de 1936, la Unió de Cooperadors demanà la cessió d'un sobrant de via pública contigu per ampliar l'edifici, que els fou cedit el 29 de setembre: és el pati del darrere. A la banda nord, a sobre del carrer de Narcís Monturiol, l'empresa FORMO aixecà l'any 1954 dos blocs de pisos, que encara existeixen, als números 112 i 118. Són singulars perquè foren els primers blocs d'habitatges en pisos de Gavà.

La rambla de Casas fou pavimentada l'any 1957, data en què es va constituir l'associació de propietaris per finançar els treballs, que finalitzaren l'any següent.



*Vista aèria de la Rambla als anys trenta. Al capdamunt es veu el pou de dalt, i la tanca de la finca dels Lluç, que encara no arribava fins a la Rambla. La part edificada de la Rambla arribava fins a les cantonades dels carrers del Centre i d'Aribau. El passeig quedava tancat a la banda de migdia per l'estació i les vies del tren. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*

*Pont sobre la riera desviada, que hi havia a l'actual plaça de Batista i Roca. Foto: Alfons Gibert.*



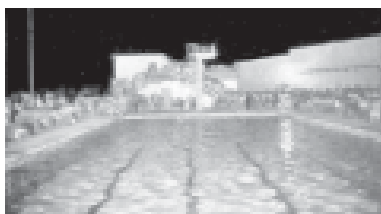
*Rambla de Casas als anys trenta. Només hi havia el dipòsit i la finca dels Lluch, amb la tanca de l'esquerra. El cotxe és el taxi de l'Aleu.*  
Foto: Josep Bové.



*La nova escola de la Sagrada Família es va construir el 1987. Significà la urbanització de la plaça de Batista i Roca .*



*Mercagavà s'inaugurà el 1982, tot i que estava planificat des de 1979.*



*La inauguració de la piscina al costat del camp de futbol, l'any 1968, va ser el naixement de l'àrea esportiva de can Tintorer.*



*Rambla de Pompeu Fabra a les Ferreres, abans que s'hi construís l'escola Joan Salamero. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



Durant molts anys, la Rambla s'acabava a l'alçada del carrer de la Mare de Déu de Bruguers, on avui hi ha la plaça de Batista i Roca. En aquest punt s'aixecà, l'any 1928, un altre pou elevat, sobre una peanya de ciment armat. Al davant del pou, cal esmentar l'edifici que fins al 2003 fou la seu de Convergència Democràtica.

## LA RAMBLA DE POMPEU FABRA

La tercera i definitiva prolongació de la Rambla tingué lloc quaranta anys després de l'obertura de la rambla de Maria Casas. A finals dels seixanta, s'havia planificat la prolongació del passeig a través de les terres de can Pere Bori i can Tintorer. Al tram de can Tintorer se'l denominà Pompeu Fabra, i al tram de can Pere Bori, rambla de Balmes. A finals de 1976 s'adjudicà la urbanització dels terrenys de l'antiga fàbrica FORMO, i llavors s'acordà denominar rambla de Pompeu Fabra la totalitat del nou tram.

En aquest carrer, a banda dels nous blocs de pisos, a la planta baixa d'un dels quals hi ha la Fundació per a les Arts Antonio Hervás, hi ha una sèrie d'equipaments públics i privats que donen servei a tota la part nord-oest de Gavà, com ara l'escola privada de la Sagrada Família i el pavelló esportiu del costat, de l'any 1987, el mercat municipal Mercagavà, planificat l'any 1979 i obert l'any 1982, i la piscina municipal, planificada des del 1963 però que no s'inaugurà fins al juliol de 1968. Fou coberta l'any 1989.

La piscina va ser la seu del Club Natació Gavà, des de la seva fundació el 1969, fins a la seva dissolució l'any 1994. La piscina es va complementar amb un nou polisportiu municipal: la sala de barri, inaugurada el 30 de juny de 1984, que acollí fins a l'any 2003 el Patronat Municipal d'Esports, i a la qual l'any 1993 es va afegir una pista poliesportiva descoberta.

Finalment, cal esmentar el camp de futbol de can Tintorer, inaugurat el 22 de setembre de 1946. Aquesta va ser la

primera edificació de la futura rambla de Pompeu Fabra, abans i tot d'obrir el carrer.

La rambla de Pompeu Fabra s'estén fins a les Ferreres, on passa a tocar de l'altre equipament públic de la zona, l'escola Joan Salamero, inaugurada l'any 1975.

Actualment, a tocar de la Rambla, s'està edificant la comissaria dels Mossos d'Esquadra i el casal d'avis de can Tintorer, que tenen prevista la inauguració l'any 2007.

Un fet notori del recorregut que hem fet per la Rambla, un recorregut geogràfic –de mar a muntanya– és que, a mesura que avançàvem, tram a tram, avançàvem també en el temps. No debades, l'edifici més antic de la Rambla –l'estació– que data de l'any 1881, està situat al començament, a la part més baixa. I l'edifici més modern –la comissaria dels Mossos d'Esquadra– que tot just s'ha començat a construir el 2006, està situada al final de la Rambla, a la part més alta.

Vet aquí doncs que la història de la Rambla i el seu creixement és també paral·lela a la història de la ciutat i el seu creixement, al llarg ben bé dels cent vint-i-cinc anys que enguany commemorem.

## EDIFICIS SINGULARS

A la Rambla, entre l'estació i la plaça de Batista i Roca, hi ha –o hi hagueren– una sèrie d'edificis que mereixen ser destacats per la seva singularitat. Tot seguit els repassem.

### La companyia Roca Radiadors

Quan la foneria dels germans Roca s'instal·là a Gavà, l'any 1917, poc es podia pensar que un segle després hauria esdevingut la primera multinacional del sector sanitari del món. La protecció dels règims dictatorials de Primo de Rivera i Franco –que imposaren elevades taxes sobre la importació de productes sanitaris estrangers– foren la base del seu creixement. En aquella època, els destins de l'empresa es regien des de les oficines de Gavà.

Obertes l'any 1929, amb un estil noucentista ple –presidit per la serenor de l'edificació, la senzillesa de les línies i l'elegància de la vitrina de l'escala principal– conformen la primera visió de la nostra ciutat que tenen els forasters que arriben en tren. La part de 1929 és l'ala nord. L'any 1951 es construí l'ala sud, simètrica a la primera.

### Casa Brunet

La casa Brunet fou aixecada l'any 1925. En desaca la façana, amb un darrer pis rematat amb teulada de mansarda, de l'estil dels pisos dels anys vint de París. A la planta baixa, durant molts anys, hi hagué la ferreteria Barcelonesa, d'Hermenegild Capelleres.



*La construcció de l'escola de Joan Salamero l'any 1975, a les Ferreres, marcà els moments finals de la urbanització de la rambla de Pompeu Fabra.*



*Festa de l'arbre de 1975, davant de l'escola Joan Salamero.*



*Porta d'entrada a les oficines de can Roca. Hi destaquen les motlures de terracota, típicament noucentistes.*

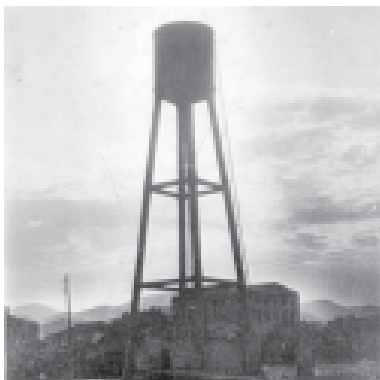


*La casa Brunet, primera casa comunitària de Gavà, aixecada el 1925.*





*El dipòsit del carrer de Viladecans. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



*El pou de dalt a contrallum. La silueta del casalot que s'endevina darrere és can Pere Bori. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



*Rescat dels obrers atrapats per l'ensulsiada del pou, el 1972. Foto: Jordi Vaghi.*



*Els primers blocs de pisos de la Rambla, aixecats per l'empresa FORMO el 1954.*

### **El pou del carrer de Viladecans**

Ja l'any 1882, les actes municipals fan referència a la necessitat d'obrir un pou a la cruïlla de la Rambla amb el carrer de Viladecans d'on obtenir aigua per regar els plàtans.

El maig de 1924, l'Ajuntament acordà posar un dipòsit sobre el pou. Va demanar a Maria Casas, propietària de can Sellarès, les terres de la qual arribaven fins al camí de Viladecans, la cessió d'una petita parcel·la per alçar la construcció. El dia 15, la sol·licitud de cessió del terreny era atesa, i l'endemà ja se signava el contracte entre l'Ajuntament i l'Electra del Llobregat –l'empresa de producció d'electricitat de Gavà– per fer una línia i escomesa per alimentar la bomba del pou. El dipòsit s'aixecava sobre un suport de maons molt característic.

L'any 1942, el pou havia esdevingut obsolet, ja que en aquell any el servei d'aigua potable havia estat adjudicat a la Societat General d'Aigües de Barcelona. Un any abans, l'Ajuntament havia autoritzat la senyora Orgillés a unir el seu solar amb l'obra de mamposteria del pou, obligant l'Ajuntament, el dia que el pou desaparegués, a concedir-li el dret de preferència de la venda. La desaparició del dipòsit s'aprovà l'any 1944, i l'any següent es van vendre els terrenys a Josep Vendrell de cal Manxó.

### **El pou del nord de la Rambla**

Després fer el dipòsit del carrer de Viladecans, l'agost de 1927, l'Ajuntament acordà la construcció d'un altre dipòsit de 50 m<sup>3</sup> de formigó armat, aixecat sobre columnes i bigues, a la cantonada entre la Rambla i el carrer de la Mare de Déu de Bruguers. El dipòsit s'alimentava amb una bomba que xuclava l'aigua d'un pou nou. La construcció va ser contractada el 12 de juny de 1928 a l'industrial Joan Vilagut. El pou va quedar obsolet l'any 1942, però no va ser desmuntat fins al 1972, procés durant el qual es va esfondrar i va provocar la mort d'un dels treballadors de l'empresa d'enderrocs. Actualment, on hi havia aquest pou, hi ha l'aparcament de la plaça de Batista i Roca.

### **Primeres cases de pisos**

L'any 1954, l'empesa FORMO va construir, en un solar del davant de la fàbrica –que s'estenia entre el carrer de la Concòrdia i la riera de Sant Llorenç, on avui hi ha els jutjats de Gavà i la residència per a la gent gran– els primers habitatges en blocs de pisos de Gavà.

Encara avui es conserven, mostrant l'estil constructiu d'aquells primers cinquanta, just acabada la postguerra. Originalment tenien la façana de la planta baixa de maó, i uns balcons amb baranes de ferro complementen l'edificació.



### Unió de Cooperadors

L'edifici que actualment acull la Policia Municipal va ser finançat l'any 1935 pels socis de la Unió de Cooperadors.

L'entitat es fundà el 1932, però els orígens es remunten al 1929, quan un grup d'empleats de Roca Radiadors obriren una cooperativa de venda de vi a les Colomeres. L'èxit els obligà a buscar nou local. Es traslladaren al carrer del Centre, fins que l'any 1934 adquiriren, en subhasta, un terreny a la part alta de la Rambla procedent del desviament de la riera.

Llavors van procedir a recaptar fons per fer l'edifici, venent pòlisses de participació, bons d'ajut, i buscant el suport d'empreses i sindicats. Volien un edifici funcional, que reunís magatzem, botiga i centre d'esbarjo. Es van adreçar a Josep Lluís Sert, el millor arquitecte d'aleshores, compromès amb el moviment obrer. Sert va passar l'encàrrec a un jove col·lega, Josep Torres i Clavé, que va fer un edifici modèlic, ajustat a les necessitats, i que encara avui es pot admirar, a la Rambla de Gavà, núm. 102. Torres Clavé era membre del GATCPAC, grup d'arquitectes d'avantguarda a tot Europa.

Amb l'entrada de les tropes franquistes, el 1939, l'edifici fou incautat, i la Unió de Cooperadors, dissolta. Però els antics propietaris plantaren cara, passaren el procés de depuració i, el 1946, tornaren a prendre possessió de l'edifici. Però, set anys després, la Cooperativa havia adquirit un deute enorme, que només es va poder saldar liquidant la societat i venent l'edifici a l'Ajuntament, el 1955.

En l'època en què la Cooperativa funcionà, l'any 1948, s'hi fundà la colla castellera dels Xiquets d'Eramprunyà. A partir de 1956 esdevingué la seu de Falange, i al seu pati es desenvoluparen les activitats del Club d'Hoquei.

Amb la dissolució de Falange, fou destinat a Policia Municipal, Patronat de Cultura, i Casal de Joventut.

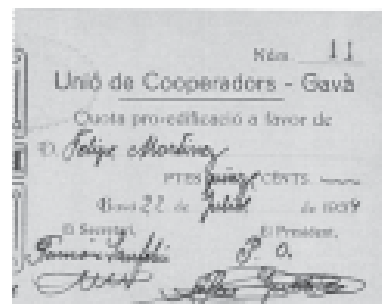
### Banc de Biscaia

A petició de la companyia Roca, el banc de Biscaia va obrir una sucursal a Gavà; era la primera entitat financera del poble, i es va instal·lar a la cantonada nord-est de la cruïlla entre la Rambla i la carretera.

Aquí va tenir lloc el primer atracament a mà armada de la història local, l'any 1935: un noi de catorze anys, amb l'objectiu de proveir fons per a la caixa del comitè propresos sindicalistes de L'Hospitalet detinguts el 6 d'octubre, hi robà la paga setmanal dels treballadors de la companyia Roca. L'atracador es va fer famós durant la Guerra d'Espanya i la postguerra: era el famós maquis anarquista Quico Sabaté. El banc abandonà l'edifici l'estiu de 1965. Al seu lloc, en un edifici de pisos, s'inaugurà el 1974 una sucursal de La Caixa. Actualment hi ha una fleca.



*L'edifici Torres-Clavé, un dels pocs edificis d'aquestes característiques dissenyat pels arquitectes del GATCPAC.*



*La construcció de la Unió de Cooperadors va ser pagada pels seus socis. Rebut d'una de les quotes. Cessió Montserrat Pujals.*



*El banc de Biscaia, la primera oficina financera de Gavà. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



*Entrada de la casa d'en Maties Roca. Foto: col·lecció Manel Alonso.*



*L'antic jutjat de pau, els magatzems Brugués i els cicles Alcaraz, l'any 1968.*



*Façana del Casino, el 1962. Foto: fons de l'Associació Veïnal del Barri del Centre.*



*Casal Sant Jordi. Al davant, banc i jardineria del model instal·lat als anys setanta.*

### **Casa dels Roca**

Els germans Roca, en traslladar l'any 1917 la seva foneria des de Manlleu a Gavà, van instal·lar-hi també la residència. La mare i dos dels fills van edificar una torre a la carretera, prop del Patronat i del Centre Cultural que fundà el 1952. Un altre dels germans, en Maties Roca, edificà la seva torre a la cantonada de la Rambla amb el carrer de la Indústria. La torre fou substituïda l'any 1956 pels edificis actuals.

### **El jutjat de pau**

Aquesta casa, que encara perdura, està situada avui al número 80. Les finestres del primer pis presenten decorats i motllures noucentistes, i era aquí on, als anys cinquanta i seixanta, hi havia la seu del Jutjat de Pau i Registre Civil. També hi visitava el metge municipal, doctor Aymar.

Al costat, el desembre de 1968, s'hi van aixecar els Magatzems Brugués, un autèntica novetat a l'època: tres plantes dedicades a la venda de roba, i una façana amb un mur cortina de vidre i metall, del tot innovador.

### **El Casino**

A la cruïlla entre els carrers del Centre i la Rambla es construí, l'any 1922, un edifici amb bar, sala d'espectacles i pati, que va ser la seu de l'Ateneu Popular –la delegació de la Lliga Regionalista–. L'Ateneu obrí també una escola de nens i, als anys trenta, un cinema, que es mantingué en actiu fins als anys setanta. L'edifici desaparegué el 1979, quan fou enderrocat per fer-hi l'actual bloc de pisos.

Després de la guerra, el Casino va ser, durant molts anys, l'únic local privat que mantenia una certa activitat associativa. A les seves sales tingueren la seu tot un seguit d'entitats, com ara el Futbol Club Gavà (des de 1935), el cor La Igualtat (des de 1939), l'Agrupació fotogràfica (de 1954 a 1972) o el primer Club de Bàsquet Gavà (1949).

### **Casal Sant Jordi**

L'actual Casal Sant Jordi va tenir un naixement complicat.

El 3 de juliol de 1976, l'Ajuntament signava un conveni amb la Caixa d'Estalvis de Catalunya per edificar una casa de cultura a la Rambla. Per possibilitar un edifici alt, es modificaren les ordenances edificatòries generals, amb l'excusa del seu ús institucional. Però quan l'edifici s'acabà, l'any 1977, el règim franquista havia desaparegut, i el conveni de cessió no s'executà. La situació d'aquest immoble va quedar en l'aire, i durant anys va romandre sota la titularitat de la Caixa de Catalunya, que només autoritzava l'ús de la sala d'actes i la sala d'exposicions de la planta baixa.

Finalment, el 1988, l'Ajuntament el va adquirir i el destinà a diverses activitats, escoles municipals i al Consorci per a

la Normalització Lingüística. L'any 1998 va ser reformat i destinat a Casal d'Entitats. Destaca per la seva façana de vidre i la petita amplada, que li confereix un aire esvelt.

### **La bolera**

L'any 1957, l'Ajuntament autoritzava Florenci Grau a obrir una bolera a la cantonada amb el carrer d'Aribau. Fou un dels llocs d'esbarjo singulars del Gavà dels anys seixanta. En destacava la tanca amb la porta, un arc rodó de planta circular, obert a la cantonada.

### **La benzinera i la caseta del guàrdia municipal.**

Als anys seixanta, un dels trets més característics de la cruïlla entre la Rambla i la carretera a Santa Creu de Calafell era la petita glorieta per al guàrdia municipal que controlava el trànsit de la cruïlla. L'acord per comprar l'ombrel·la figura a les actes municipals, i s'adoptà en ple estiu de 1960. La gloriteta es va mantenir fins al 1969, quan s'instal·laren a la cruïlla els primers semàfors automàtics de Gavà.

Aquí hi hagué també una benzinera, propietat de Francesc Balagué –el Siscu de la benzina– dels anys trenta fins a principis dels seixanta. La benzinera va ser suprimida després de les múltiples queixes dels veïns, com les expressades els anys 1956 i 1958.

### **El refugi antiaeri**

L'any 1936, en plena Guerra d'Espanya, l'aviació franquista havia escollit Gavà, i més concretament la fàbrica Roca, com un objectiu militar preferent, ja que s'hi fabricaven obusos per als canons de l'exèrcit republicà.

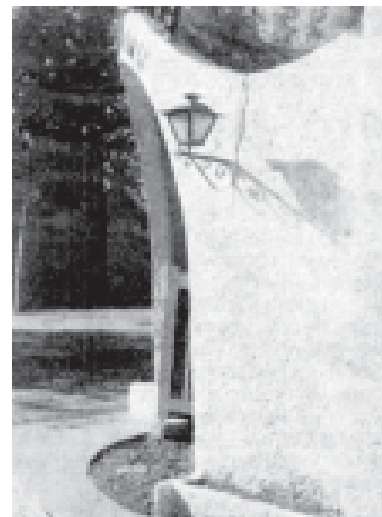
Per protegir treballadors i veïns, les autoritats encarregades de la defensa passiva van construir un refugi antiaeri a la part baixa de la Rambla. S'hi entrava pel jardinet del davant de les oficines de l'empresa, al costat de la font que hi havia al centre, i s'estenia dessota el passeig de la rambla Lluch, des de l'estació fins a la carretera. El refugi serví també, just entrat l'exèrcit franquista l'any 1939, per empresonar-hi els soldats republicans que havien capturat.

La propietat del refugi, després de la guerra, passà a l'Ajuntament, que el desembre de 1951 autoritzava Hermenegild Capelleres –propietari de la Ferrreteria Barcelonesa– a utilitzar el refugi per sembrar-hi xampinyons.

El refugi, del qual no queda cap fotografia coneguda, va ser destruït parcialment el 1976, quan es van fer els treballs de construcció del col·lector d'aigües residuals de la Rambla.

### **El parc municipal**

L'antiga masia dels Lluch, transformada en residència senyorial des del 1822, i amb uns jardins realitzats l'any



*La singular porta d'entrada a la bolera, a la cantonada amb el carrer d'Aribau.*



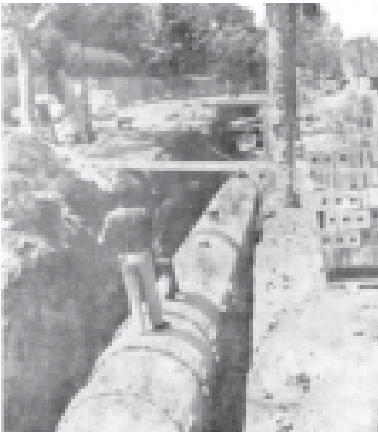
*Guàrdia de la cruïlla entre la carretera i la Rambla.*



*Una de les entrades al refugi estava situada al pati de les oficines de can Roca, entre la tanca i la font del centre. Foto: Joan Mitjans.*



*Manifestació del 21 de juliol de 1977, reclamant la Torre Lluch com a Casal de Cultura. Foto: Joan Muns, revista Llibertat.*



*Obres de construcció del col·lector general de la Rambla, l'any 1976.*



*Aspecte del passeig central tal com quedà després de la remodelació de 1976,*



*Font lluminosa i escut de Gavà a la cruïlla amb la carretera a Santa Creu de Calafell. El projecte (dreta) fou aprovat el 1974 i exposat al periòdic Brugués.*

1925, passà a propietat municipal el 1975. El parc, però, no es va obrir al públic de forma permanent fins al 1977, després d'una manifestació popular que exigí l'ús de la torre com a casal de cultura.

Els jardins del parc Lluch es van dissenyar en estil italianitzant, amb vegetació frondosa, que les successives remodelacions del parc han anat retallant.

## LA REMODELACIÓ DELS SETANTA

### Una nova imatge per a la Rambla de Gavà

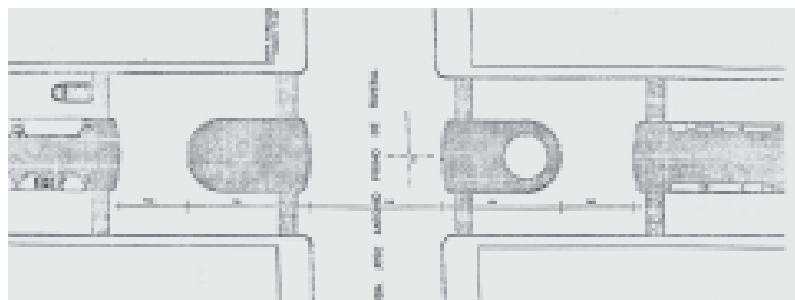
L'octubre de 1973, l'Ajuntament va decidir efectuar una remodelació integral del tram central de la Rambla, que fins llavors presentava el mateix aspecte si fa no fa que en el moment de la inauguració, amb el paviment només parcialment encimentat als trams de la rambla de Lluch (des de 1955) i de Vayreda (des de 1956). El projecte fou exposat al periòdic Brugués de 1974, però no es va executar fins al 1976. La renovació, que afectà el tram entre l'estació i la plaça de Batista i Roca, incloïa la plantació de plàtans en el tram superior de la rambla de Casas, la construcció d'uns parterres de panots de formigó amb bancs de pedra artificial, i unes jardineres que sobresortien dels parterres i que, després de ser objecte de múltiples col·lisions amb vehicles que pujaven o baixaven, van ser suprimides.

Les obres incloïen també la reforma del clavegueram de la Rambla, amb un projecte aprovat el maig de 1974, amb un gran col·lector d'aigües residuals sota el passeig central, que no s'executà fins al 1976. El cost de l'obra fou de més de quatre milions i mig de pessetes.

### Una font de colors i un escut de la ciutat

Un dels elements més característics de la remodelació va ser la col·locació, a la cruïlla amb la carretera a Santa Creu de Calafell, d'una font lluminosa i un gran escut de Gavà. Es volia així dignificar l'entrada principal a la població.

L'equip electrohidràulic de la font lluminosa va ser comprat l'any 1975, i les obres començaren el gener de 1976; la construcció de l'obra civil de la font es portà a terme a mitjan 1976. El cost total de la remodelació de la cruïlla va ser de prop de dos milions i mig de pessetes de l'època.





### Monument a Josep Anselm Clavé

Un altre dels projectes que no es va fer efectiu fins al 1986 va ser el monument a Josep Anselm Clavé.

Feia molts anys que la Rambla tenia un llaç amb Clavé. L'any 1952, en ocasió de l'elecció de Gavà com a vila claveriana, es va dedicar l'actual plaça de Josep Tarradellas al fundador dels cors, però no s'hi va erigir cap monument.

La remodelació de 1973 preveia aixecar-lo a la cruïlla amb el carrer de Narcís Monturiol, i hom va traslladar-hi el nom de la plaça. Però l'erecció del monument que s'havia d'aixecar en aquest indret es va anar retardant, i el projecte va anar evolucionant, fins que 1986, poc després d'estrenar l'obra de la nova tanca del Parc Municipal, es va inaugurar el monument que actualment hi podem veure. En aquest indret, l'any 1993, es tornaren a celebrar els actes de vila claveriana.

### La nova tanca del parc municipal

Una de les vistes més característiques de la rambla de Casas és la tanca del Parc Municipal. Amb aires de peristil grec, la seva simplicitat i transparència fa de pòrtic del parc dels Lluch, mentre compleix amb la funcionalitat de tancar-lo.

Va ser dissenyada a les acaballes del règim municipal franquista, l'any 1976, en el marc d'un projecte d'obres de reconversió de la finca Lluch en parc públic municipal. Però l'execució es demorà prop de deu anys: la transició municipal i la voluntat del nou ajuntament d'encarar i resoldre altres dèficits més urgents des del punt de vista social va retardar l'obra fins al 1984. El projecte va esdevenir una realitat l'any 1985.

### La nova plaça de l'estació

El colofó a les reformes dels anys setanta es realitzà l'any 1991, amb la remodelació de la plaça de l'Estació. Es va pavimentar de nou la plaça, tot reduint la vialitat a un únic carril, mentre se n'ampliava la vorera, on es van plantar tres palmeres que li donen personalitat pròpia.

A la mateixa època, es procedia a la rehabilitació integral de l'edifici de l'estació, que fou repintat i va recuperar les formes originals. Alhora, es construï el pas soterrat per a vianants que uneix les tres andanes de l'estació sense necessitat de travessar les vies, i que continua més enllà fins al carrer de Barcelona.

## LA RAMBLA EN EL DIA A DIA

### Els esdeveniments periòdics

La Rambla va ser, durant molts anys, l'indret on tenia lloc el mercat setmanal dels dimarts. Les parades s'hi van començar a posar el 1927. Amb el temps, l'activitat va



*Monument a Josep Anselm Clavé, inaugurat el 1986, una dècada després del planificat. Foto: M. Alonso.*



*Projecte de nova tanca del parc Lluch, elaborat pel darrer consistori franquista. S'executà nou anys després.*



*Moment d'enderrocament de l'antiga tanca, el 1984. Foto: Alfons Gibert.*



*L'actual plaça de l'Estació s'inaugurà l'any 1991, alhora que es rehabilitava l'edifici de l'estació.*





*El mercat setmanal a la rambla de Casas, l'any 1960. Foto: Jordi Vaghi.*



*El mercat a la rambla de Pompeu Fabra, l'any 1971. Foto: Joan Mitjans.*



*Un dels primers Sant Jordi moderns, l'any 1977. Foto: Cessió Dolors Vaghi.*



*Inauguració de la Fira d'Espàrrecs de 1969, amb l'exposició de maquinària agrícola a la Rambla.*

agafar volada, i als anys seixanta s'estenia Rambla amunt fins a la plaça de Batista i Roca. Quan es va remodelar la Rambla, l'any 1976, els firaires es traslladaren a la rambla de Pompeu Fabra i al solar de l'actual col·legi Eramprunyà. Quan començaren les obres de l'escola, el 1978, el mercat es desplaçà cap a la plaça de Catalunya. L'any 1995 s'allunyà definitivament de la Rambla, en ser traslladat a la plaça de Francesc Macià.

Un altre dels esdeveniments periòdics que té encara avui la Rambla com a marc és la festa de Sant Jordi. La primera vegada que es commemorà a Gavà va ser el 1934, de la mà de la Societat Cultural. Després de la guerra, la festivitat deixà de celebrar-se, fins al 1977, quan diverses entitats, entre les quals l'Agrupament Escolta Eramprunyà, tornaren a convertir la Rambla en centre de la festivitat.

Finalment, durant força anys, un altre dels esdeveniments periòdics que van escollir la Rambla va ser la Fira d'Espàrrecs. Ja els anys 1941, 1943 i 1948 el certamen s'havia fet a la graneria Badosa, a la cantonada amb el carrer dels Màrtirs. L'any 1963, l'exposició es va traslladar al Casino. A partir de 1966, l'exposició de material agrícola, vehicles i maquinària de tota mena es va instal·lar a la Rambla. La Fira d'Espàrrecs marxà l'any 1973, quan fou traslladada al pavelló Jacme March, tot i que hi tornà entre 1980 i 1986, quan el parc municipal esdevingué recinte firal.

### **La Rambla i l'esport gavanenc.**

La Rambla ha anat sempre lligada als esports, i al seu entorn s'han desenvolupat les activitats dels principals clubs locals.

Un dels primers de la ciutat va ser el Club Ciclista. Es va crear l'any 1919, a redós del velòdrom que hi havia al passatge de la Rambla. El club va organitzar durant dos anys consecutius, el 1920 i 1921, la Festa del Pedal, una cursa que reunia els corredors de la Unió Velocipèdica. El velòdrom seguí en actiu fins després dels anys trenta.

També a la Rambla, a l'escola de l'Ateneu, va néixer, el 1921, el primer club de futbol, l'Atlètic Gavà Foot-ball Club. Els primers partits es jugaren en un solar de la Rambla, entre el carrer d'Artur Costa i la carretera, al costat de la fusteria del carreter Barau. L'any 1935, també a la Rambla, es va fundar un segon club de futbol, impulsat per la Societat Cultural. S'anomenava Atlètic Gavà, però no l'hem de confondre amb el de 1921.

En relació amb l'esport, no es pot oblidar el paper de la Falange. Des de la seva seu a l'antiga Unió de Cooperadors, impulsà la creació d'un club d'handbol, sota la direcció del mestre Ernest Barrufet: l'any 1958 ja es requeria l'asfaltat del pati posterior per adaptar-lo com a pista.

La Rambla acull també les instal·lacions de la zona esportiva de can Tintorer. La primera va ser el Camp Municipal de Futbol, gràcies a l'aportació econòmica del Club de Futbol Gavà. La història d'aquest camp l'hem explicada en un altre treball, i ara ens limitarem a consignar que fou construït l'any 1946. Al costat van construir-se la piscina (1969), les pistes Ernest Barrufet (1980), el pavelló cobert (1984) i una pista descoberta (1993).

### **Els elements singulars més quotidians**

Un dels elements més característics, quan apunta el bon temps, són les terrasses. No sabem quan s'inicià el costum, però sí que, en un determinat moment, les terrasses esdevingueren construccions permanents de fusta i ferro. El primer permís per aixecar-les fou atorgat al Casino, el juny de 1957. A finals dels setanta, foren prohibides, perquè s'havien anat menjant el pas per a vianants.

Un elements essencial, als anys cinquanta, foren els rosers. La idea de plantar-los, segons sembla, va ser de l'alcalde Escala, i fins i tot es va crear una varietat especial, la «rosa de Gavà», que era la que hi creixia.

Característic de la Rambla és també el quiosc que hi ha a la cantonada amb el carrer dels Màrtirs. Hi ha notícies que l'any 1934 ja n'hi havia un, que va ser assaltat en uns disturbis que tingueren lloc aquell any. El 1981, l'Ajuntament tornà a atorgar-ne la concessió.

Quant a quioscos, cal esmentar també la xurreria Montserrat, de la família Soler, que inicialment era mòbil. El permís per instal·lar la parada de xurros i patates fregides es va atorgar l'any 1957. Anys després, es traslladà a un petit local a la cantonada del carrer dels Màrtirs, al costat de la graneria Badosa, on romangué fins que, el 1994, l'edifici s'enderrocà.

Als anys quaranta, hi havia altres quioscos de llepolies: un a la cantonada amb el carrer de la Indústria, davant mateix del jardí de la casa d'en Maties Roca, i una caseta de fusta una mica més avall del casino, dels Carro, on venien cacauets, tramosos i altres entreteniments.

Finalment, no podem acabar aquestes ratlles sense esmentar l'entranyable castanyera, que des dels vuitanta s'instal·la a la rambla de Casas els mesos d'hivern.

### **Manifestacions polítiques i socials**

La Rambla, com a eix cívic de la ciutat, no ha estat aliena a l'esdevenir històric i polític local.

La primera manifestació documentada a Gavà es produí a la Rambla, el 14 d'abril de 1931, en ocasió de la proclamació de la República Catalana.

Les descripcions expliquen que els obrers de les fàbriques,



*La IX Festa del Pedal tingué lloc a Gavà el 8 de maig de 1921. A la imatge, dos ciclistes surten del carrer dels Màrtirs del 1714 i enfilen la Rambla. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



*Construcció del camp de futbol de can Tintorer, inaugurat el 22 de setembre de 1946. Foto: Jaume Domènech.*



*Construcció del pavelló cobert de can Tintorer, que va ser inaugurat el 30 de juny de 1984.*



*Carretó mòbil amb la xurreria-bunyoleria dels Soler, cèlebres xurrers de la Rambla. Foto: Associació Veïnal del Barri del Centre.*



*El Guernika de Picasso pintat per l'Ateneu Popular a l'antiga tanca de la Torre dels Lluch, amb motiu de la campanya contra l'entrada d'Espanya a l'OTAN.*



*Manifestació pel tancament de l'abocador del Garraf organitzada per la Coordinadora Salvem el Garraf l'any 1997.*



*Sallant per entre les branques del piñau més corpulent dels que veïen nostra Rambla, un pardal intel·ligent contempla, de nit i dia, el desfilir de la gent, i als seus passos i contrapes presta oïda molt atenta.*

*Vé després a una finestra; li dono moltes de pa, i em fa tota una pregunta del que ha pogut observar...; J'ha dit que quelcom sortiria; "Brugués", periòdic local, al qual gustós oferta se "informació de pardal".*

*D'auddoltes gavanques es sabreu un enfilall, si esteu, amb ell, ben alerta Rambla amunt y Rambla avall...?*

*La primera poesia del «Rambler» Joan Solé publicada al número 1 del periòdic local Brugués.*

en sortir del treball, van confluïr festivament a la Rambla, amb la banda de la Casa de València tocant *La Marsellesa*, mentre un grup passejava un taüt que representava la mort de la monarquia. La manifestació estava encapçalada pels dos regidors electes de la llista republicana, Miquel Tintorer i Marian Colomé, que enarboraven respectivament la bandera estelada i la senyera catalana.

El mateix any 1931 va tenir lloc la primera –i fins ara única documentada– manifestació local del Primer de Maig. Els sindicats i organitzacions obreres van prendre la Rambla, encapçalades per una bandera roja. El capellà de Gavà comentava esverat l'atreviment dels obrers en enarborar aquesta ensenya, fins aleshores prohibida.

Als anys seixanta i setanta, la Rambla fou escenari de les manifestacions obreres reivindicatives, dotades d'un aire inconfusible d'oposició al règim franquista: el 1968 els treballadors en vaga de la fàbrica Rockwell-Cerdans hi protagonitzaren la primera manifestació obrera moderna. I els anys 1971 i 1972 va ser escenari de concentracions dels obrers de la fàbrica Roca, repetides la primavera de 1976.

També, el febrer de l'any 1972, la Rambla va ser escenari de la primera manifestació contra la instal·lació de l'abocador del Garraf, que es considera la primera manifestació ecologista de tota la història de Catalunya, i que va tenir una segona edició el 17 de febrer de 1997, data en què s'hauria d'haver tancat l'abocador.

L'any 1977, la Rambla va ser també escenari de la marxa reivindicativa de la Torre dels Lluch com a casa de cultura, que aplegà centenars de persones en la primera manifestació cívica i política contra l'Ajuntament franquista.

### **La Rambla en la literatura local**

El simbolisme de la Rambla com a reflex màxim de la ciutat queda palès pel fet que gairebé tots els poetes i literats locals li han dedicat composicions.

El primer de tots que ens consta va ser-ne un veí, en Rafael Garriga, que publicava les seves poesies, d'estil modernista, al periòdic *L'Aramprunyà*. La poesia *La Rambla* va ser publicada al número 6 d'aquell periòdic, del juny de 1921. També en Marian Colomé li dedicà una poesia, publicada el juny de 1973 al número 166 del periòdic *Brugués*.

Però potser el més destacat en aquest aspecte van ser les poesies publicades per un altre veí de la Rambla, en Joan Solé i Margarit, durant més de 17 anys i 184 números, gairebé sense interrupció, també al *Brugués*. En aquestes poesies es representava un pardal de la Rambla que comentava amb l'autor, amb puntualitat setmanal, l'actualitat de la ciutat.



Aquí hi trobareu, en format llibre, els textos i fotografies de l'exposició realitzada pel Centre d'Estudis de Gavà amb motiu del 125è aniversari de la inauguració de la Rambla i l'arribada del ferrocarril a Gavà, i realitzada al Casal Sant Jordi de la Rambla els dies 11 a 22 de desembre de 2006.