

Taller d'Història de Sarrià

Dijous 21 de maig de 2026

Sumari

- Estat de la qüestió de l'**Open Barri de Vallvidrera i Sarrià**
- Estat de la qüestió de la **V Jornada de recerca històrica dels barris de Barcelona**: "La Barcelona arquitectònica i urbanística: barris, patrimoni i transformacions de la ciutat", del dia 13 de juny
- **Arquitectura i urbanisme a Sarrià, 1844-1922**. Exemples de la urbanització d'alguns carrers
- **Pere Huguet Campañà, l'alcalde poeta**, per Carles Romaní. Un personatge singular que va posar el seu coneixement de les lleis per intentar mantenir una certa autonomia de Sarrià.
- **El ramal del tren de Sarrià a Sant Feliu de Llobregat**, per Víctor Canosa. Allò que no va arribar a ser...

Placa a Ruth Von Wild, al Putxet

Dilluns 1 de juny a les 17 h, se celebrarà un acte al barri del Putxet ([cruïlla dels carrers Marmellà, 8 i Hurtado, 2](#)) de Barcelona, per col·locar una placa en memòria de Ruth von Wild (1912-1983), professora suïssa i activista humanitària del *Service Civil International* durant la guerra d'Espanya.

La iniciativa, aprovada el 2022 per l'Ajuntament de Barcelona gràcies a la petició de l'Associació de Veïns i del Servei Civil Internacional, reconeix la seva tasca humanitària i la d'altres voluntaris suïssos. Ruth von Wild va néixer i viure la seva infantesa i joventut a Barcelona.

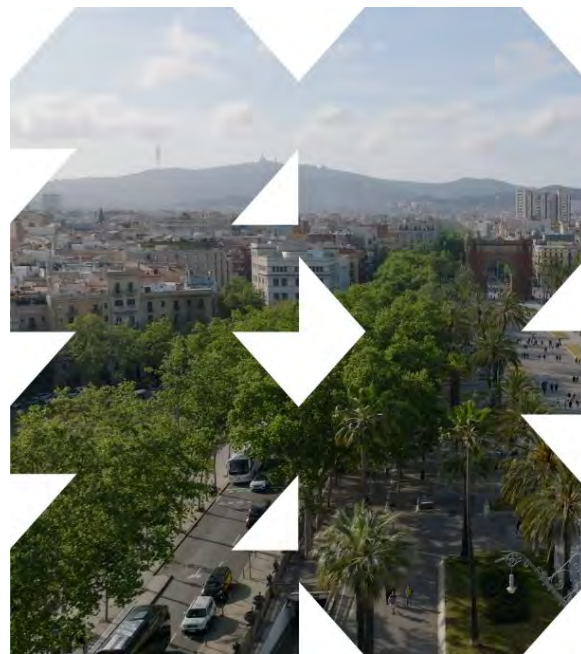


Barcelona 2026. Capital Mundial de l'Arquitectura

Enguany Barcelona acull els actes com a Capital Mundial de l'Arquitectura.

Els coordinadors de l'Open Barri, membres del 48H Open House BCN ens han proposat de col·laborar en la preparació de continguts de l'**Open barri dedicat a Vallvidrera, Sarrià i Sant Gervasi**.

Es farà entre **el 15 i el 28 de juny**, i els dies **del 26 al 28** hi haurà el cap de **setmana de portes obertes**.



Open Barri de Vallvidrera i Sarrià



Pràcticament la Coordinadora de l'Open Barri de Vallvidrera i Sarrià ja té decidits els espais ocults i els edificis que es podran visitar el **cap de setmana del 27 i 28 de juny**.

Recordem que a partir de l'1 de juny hi haurà una **exposició a la Casa Orlandai** vinculada amb aquest tema.

I el dilluns **15 de juny** un acta a la Casa Orlandai d'inauguració de l'Open Barri, amb una xerrada preparada pel Taller d'Història de Sarrià, concretament en Carles i en Jesús, sobre l'evolució urbanística de Sarrià entre 1844 i 1922, tema que hem estat treballant aquests darrers mesos.



**OPEN
BARRI
D'ESTIU
SARRIÀ
VALLVI-
DREIRA**

Open Barri de Vallvidrera i Sarrià

Des de l'Open Barri ens demanen **suport en les següents visites prèvies:**

- **PALAU DELS MARQUESOS DE SENTMENAT - Eina.**
- **CASA DE LA VILA DE SARRIÀ.**
- **CASA LLUÍS GUARRO - Scuola Elementare italiana:** potser aquesta la pot fer la directora? pel que ens vau explicar ja l'ensenya a vegades.
- **CASA ORLANDAI.**
- **CASA SENILLOSA:** del despatx d'advocats creiem que també poden donar un cop de mà, però potser expliquen més la seva feina, no tant la història i arquitectura de l'edifici.
- **CARRERS I PASSATGES DE SARRIÀ:** tenim la idea de poder fer una ruta exterior començant per les casetes del carrer de Canet (estem mirant d'entrar a alguna) i acabar al passatge Mallofré, així podem explicar una mica de la història de Sarrià i la seva configuració fins avui. Si teniu alguna altra proposta en aquest sentit, perfecte.



Open Barri de Vallvidrera i Sarrià

Escaleta de la xerrada del 15 de juny:

- 18:30h: Benvinguda i explicació Open Barri. [15 min]
- 18:45h: Història breu de Sarrià. [15 min]
- 19:00h: Història breu de Vallvidrera. [15 min]
- 19:15h: Arquitectura de Sarrià i Vallvidrera 1844-1922. [45 min]
- 20h: dubtes i/o preguntes.



V Jornada de recerca històrica dels barris de Barcelona

- dissabte **13 de juny**, tot el dia. Se celebrarà al **Canòdrom - Ateneu d'Innovació Digital i Democràtica** (c/ Concepción Arenal, 165. 08027 Barcelona).
- L'intervenció del Taller d'Història serà a la tarda, entre les 16 i 17 h:
16.00 h – 16.50 h Taula rodona: “Edificacions i arquitectes”
Urbanització i negoci en el creixement urbanístic de la vila de Gràcia entre 1820 i 1869 (Taller d'Història de Gràcia. Centre d'Estudis)
El procés d'urbanització i edificació de Sarrià (1844-1921) (Taller d'Història de Sarrià)
Domènec Escorsa i Badia, arquitecte català, republicà i d'esquerres (Centre de Recerca Històrica del Poble-sec)

Modera: Carlota Giménez, El Pou - Grup d'Estudis de la Vall d'Horta i la Muntanya Pelada

**V Jornada de recerca històrica
dels barris de Barcelona**

La Barcelona arquitectònica i urbanística: barris, patrimoni i transformacions de la ciutat

Dissabte, 13 de juny de 2026

**El procés d'urbanització i edificació
de Sarrià (1844-1921)
Taller d'Història de Sarrià**

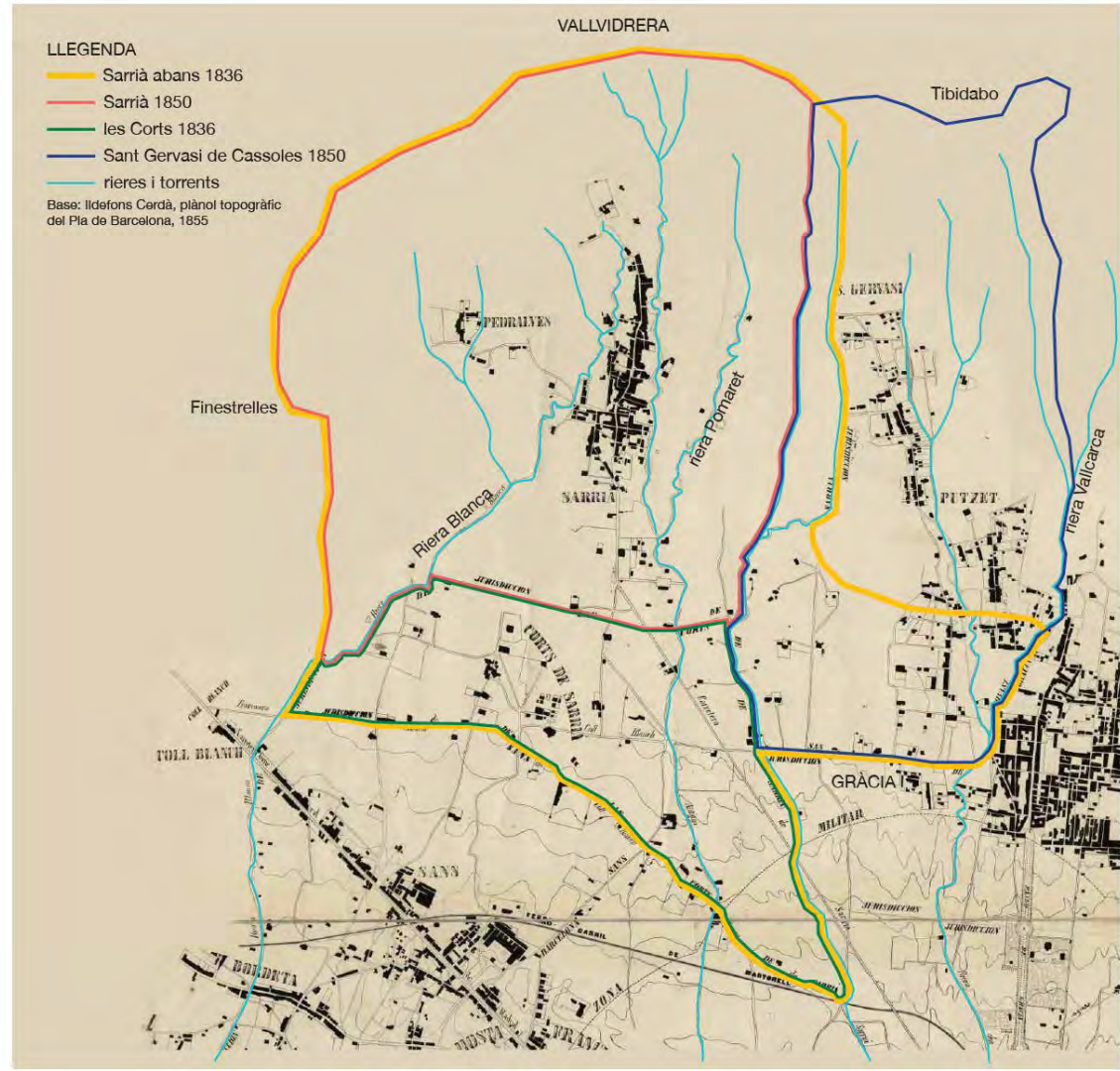


Barcelona
2026
Capital Mundial
de l'Arquitectura

Arquitectura i urbanisme a Sarrià, 1844-1922

Canvis en els límits municipals de Sarrià entre 1836 i 1850.

Base: Ildefons Cerdà, Plànol topogràfic del Pla de Barcelona, 1855.



El carrer de Jordà



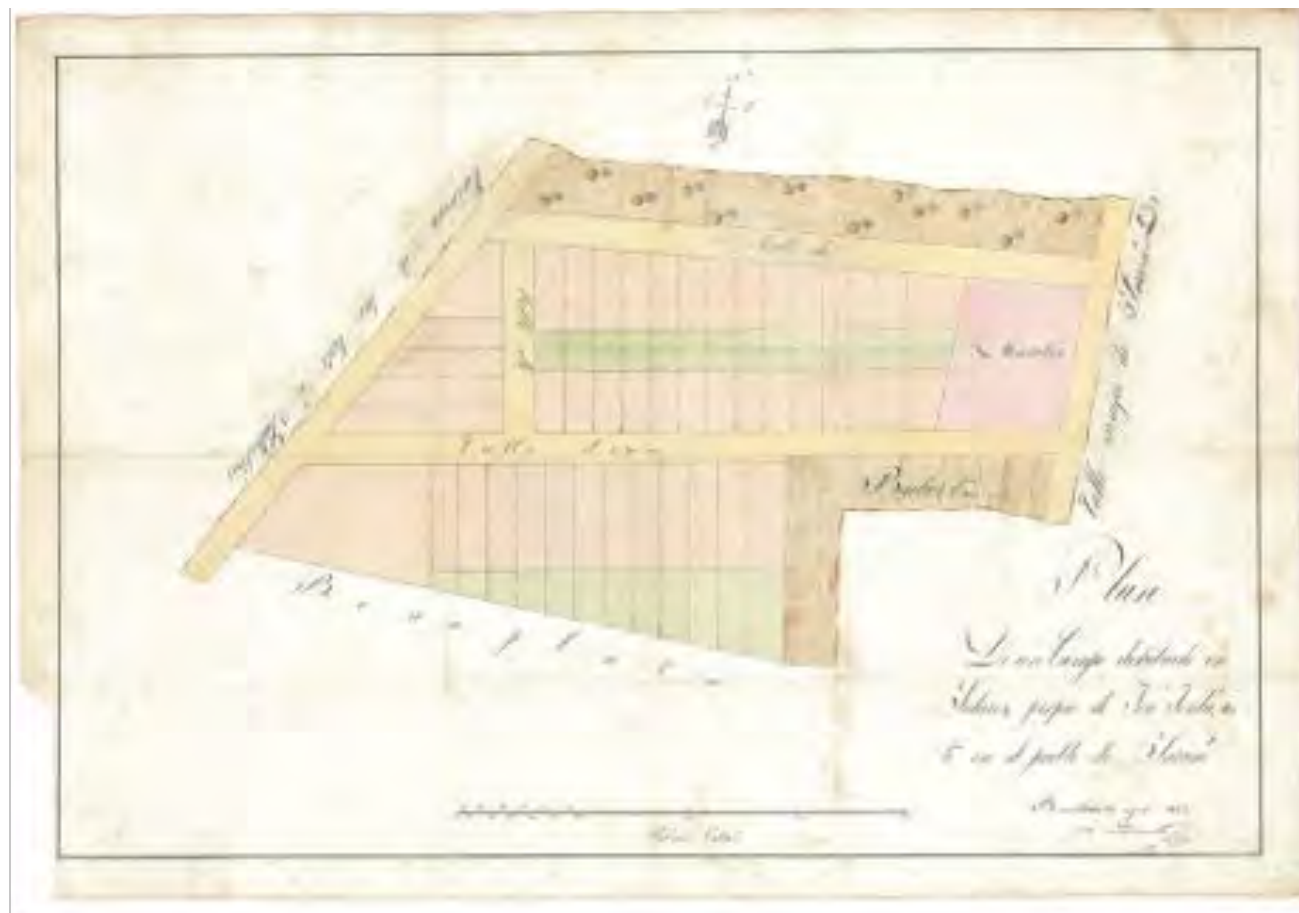
*Maqueta de Sarrià 1850, Els Blaus, 1954.
Es va fer a partir del plànol de Cerdà*



*Plànol Vicenç Martorell, 1928. AHB.
Propietat de Josep Jordà: carrers Jordà,
Canyelles i Monterols*

Les sol·licituds dels propietaris per poder urbanitzar uns terrenys també poden són útils per ajudar a situar les edificacions que han demanat permisos per construir. Caldrà aconseguir-les de l'Arxiu.

Al costat, el plànol signat per Josep Casademunt de la propietat de Josep Jordà, de 1842.





- Jordà 5, 1853-1955, Antoni Turell



- Jordà 9, 1947, Antoni Gelabert



- Jordà 11, 1848, Vicenç Piera





- Jordà 13, 1952,
Artur Barceló



Resum de parcel·les que es demanen urbanitzar a la finca Camp d'en Jordà, recollides en els expedients municipals, i que s'han identificat.

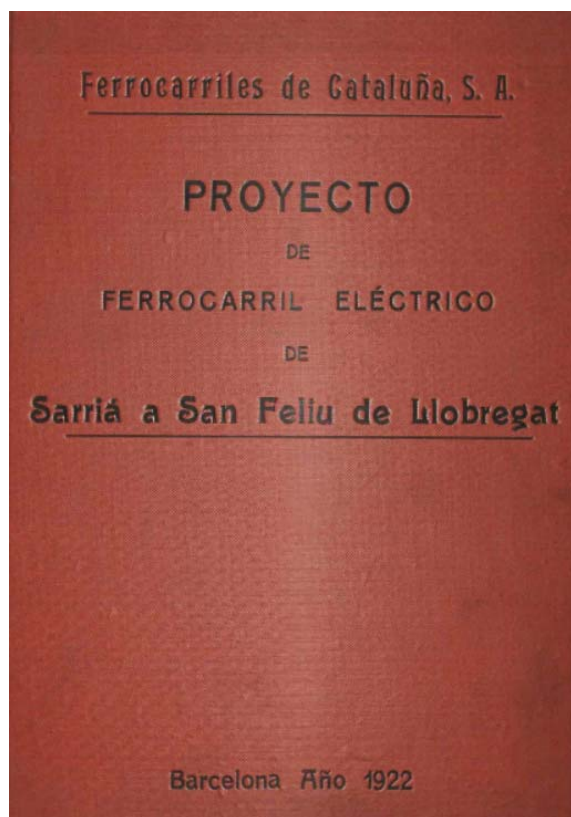
Totes les parcel·les del carrers Monterols les va comprar Salvador Bonaplata



Pere Huguet Campañà, l'alcalde poeta

per Carles Romaní

Un personatge singular que va posar el seu coneixement de les lleis per intentar mantenir una certa autonomia de Sarrià.



El tren de Sarrià a St. Feliu de Ll.

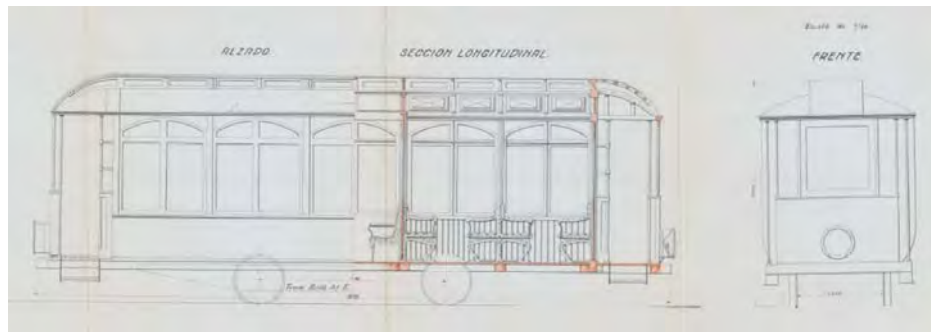
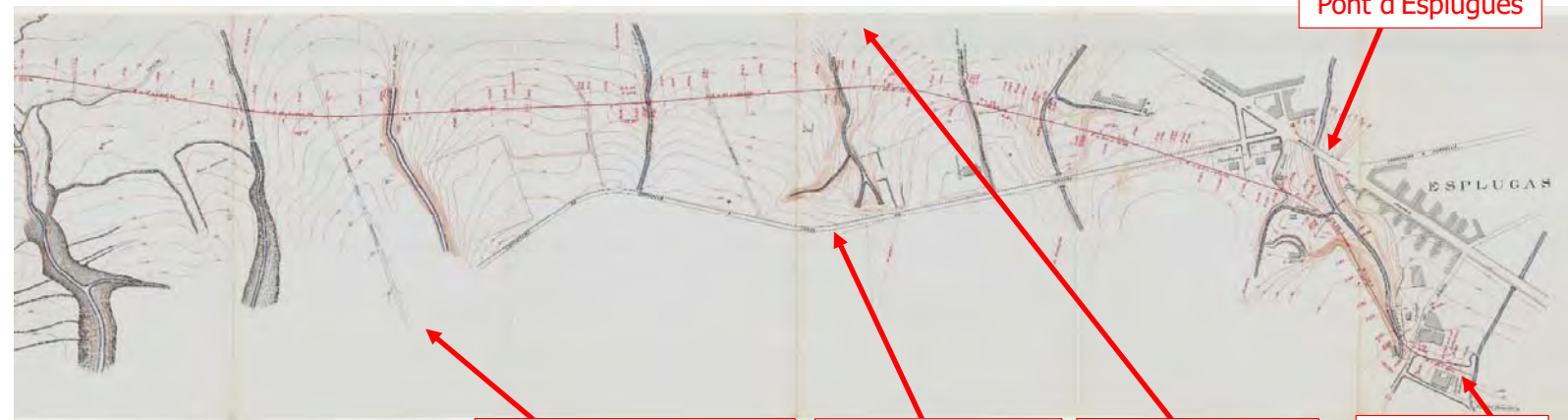
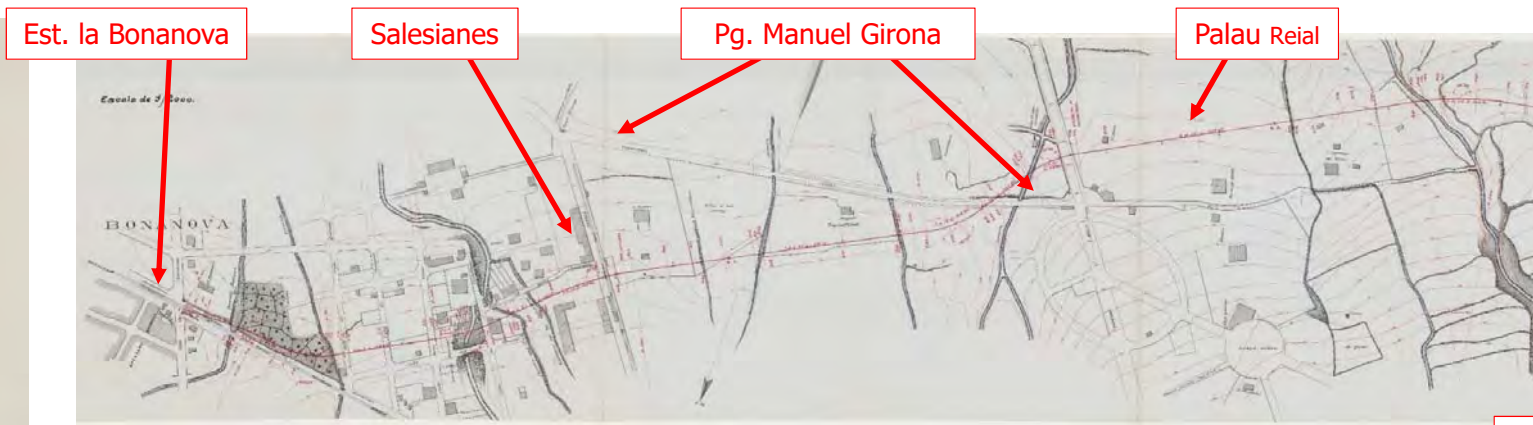
Allò que no va arribar a ser ...

Victor Canosa

Maig 2026



Un antecedent: de la Bonanova a Esplugues 1912



Font:
Archivo General de
la Administración
(Alcalá de Henares)

Els anys vint varen ser una època daurada per als F.C.C., i una vegada acabades les seves línies es dedicaren a projectar-ne d'altres. Entre aquestes destacaven, per la seva avançada execució, ja que es compraren terrenys i es va realitzar alguna obra, les de Sant Feliu de Llobregat i Castellar del Vallès.

La primera d'elles ja estava en estudi des de la dècada anterior, quan una Llei Especial del 25 de desembre de 1912 va autoritzar el Govern a concedir un ferrocarril des de l'estació de la Bonanova fins a Esplugues. El 1914 es va modificar el projecte, que sortia de l'estació de Sarrià i prolongava la línia fins a Sant Feliu. Els anys següents la construcció de les línies de Sabadell i Terrassa varen deixar al marge aquest projecte, però una vegada acabades aquelles el 1922, es tornaren a començar els treballs, que sortiren a informació pública el 4 de juliol de 1922, foren aprovats amb prescripcions el 9 de juny de 1925 i atorgada la concessió al F.S.B. el 9 de novembre de 1925. La concessió s'havia pensat sol·licitar-la amb la prolongació en projecte fins a Molins de Rei, però raons de temps ho impediren.

El 14 d'octubre de 1926 s'iniciaren les obres de la línia de Sant Feliu a l'estació de Sarrià, però al cap de poc temps foren suspeses per dos motius. El primer era que l'estació de Sarrià hauria de modificar-se per rebre la nova línia en projecte de Gràcia-Avda. Tibidabo-Pi. Bonanova-Sarrià, la qual milloraria l'explotació, ja que seria circular. L'altre motiu era que a finals del 1926 el capital de la Companyia va passar a pertànyer a financers nacionals i la nova direcció optà per donar prioritat a l'enllaç que es projectava amb la xarxa francesa. Finalment, el novembre de 1932 i estant a punt d'acabar el termini per finalitzar les obres, es va decidir sol·licitar la caducitat de la concessió, la qual cosa es va produir el 21 de desembre d'aquell mateix any.

Algunes fites històriques

1912 (desembre). Concessió la Bonanova – Esplugues.

1914. Modificació del projecte: es passa a Sarrià – Esplugues – St. Just – St. Feliu.

1922 (juliol). Informació pública.

1925 (juny). Aprovació de la concessió a FSB.

1925 (novembre). Atorgament de la concessió.*

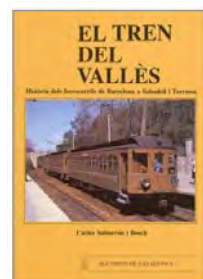
1926 (octubre). Inici de les "obres" a Sarrià. Se suspenen al cap de poc temps.

1926. FCC i FSB deixen de pertànyer a Barcelona Traction i passen a capital espanyol.

1932 (novembre). Sol·licitud de caducidad de la concessió.

1932 (desembre). Caducitat de la concessió.

* Originalment sembla que es volia arribar a Molins de Rei.



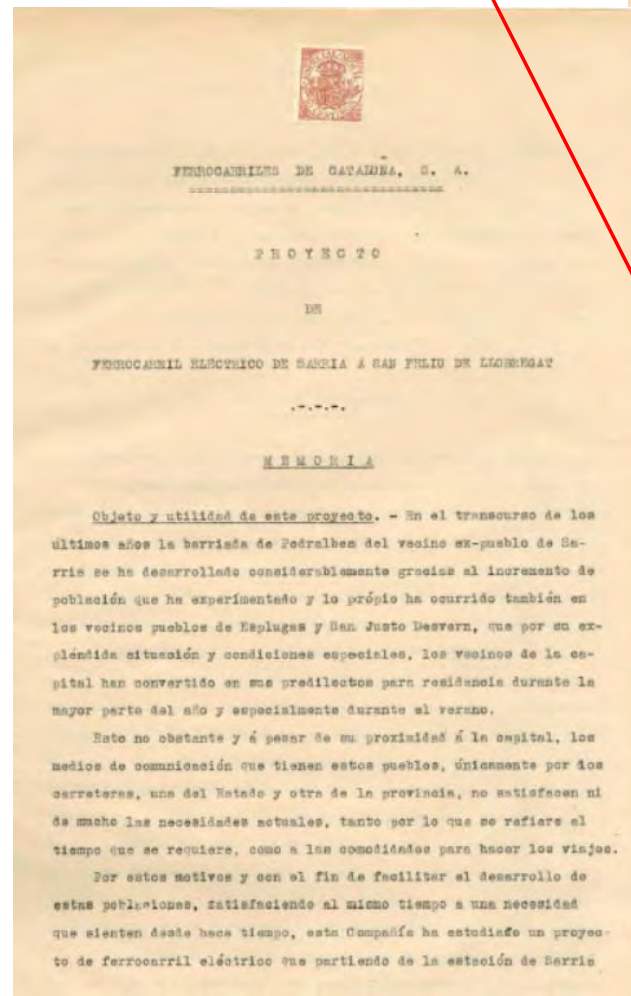
Font:
El tren del Vallès
Carles Salmerón

**De Sarrià
a Sant Feliu de Ll.
1922**



Font:
Archivo General de la Administración
(Alcalá de Henares)

... túnel de 310 metros de longitud [...] ...



empalmando con la línea de Barcelona á Sarriá, una la barriada de Pedralbes con los pueblos citados y con San Feliu de Llobregat, población importante y que por el desarrollo que se da en día experimenta, los medios de comunicación de que hoy dispone son ya insuficientes por el tráfico que produce cada vez mayor, de suerte que este ferrocarril ha de contribuir en gran manera al desarrollo de la riqueza de aquellas localidades, con lo cual creemos sobradamente justificado el propósito de esta Compañía.

DESCRIPCION DEL PROYECTO

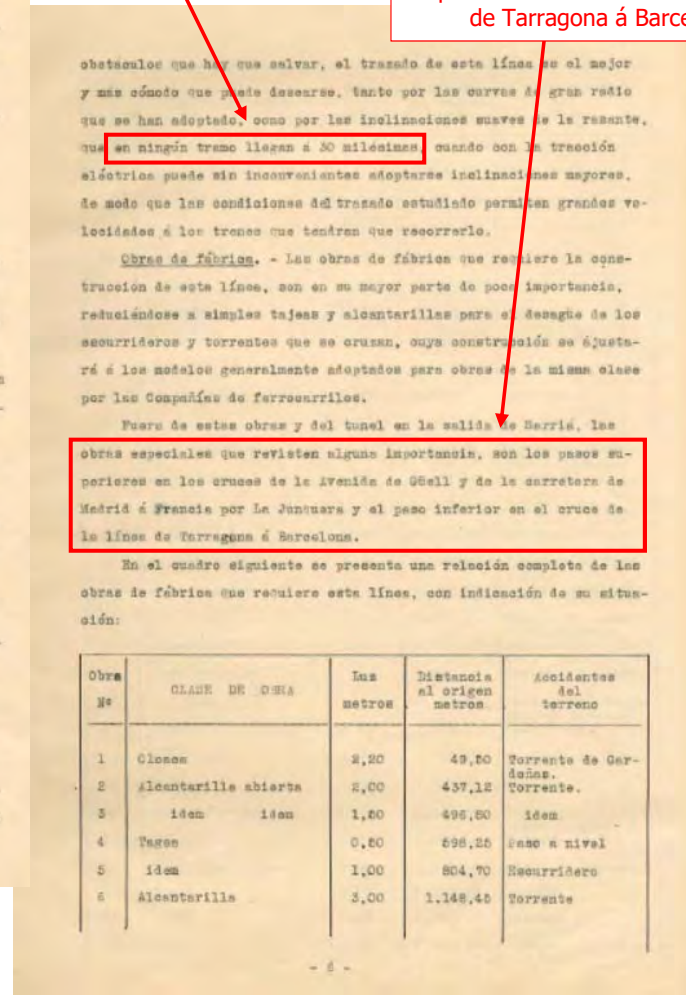
Basta una simple ojeada al plano general para hacerse cargo de las dificultades que ha ofrecido el establecimiento de la traza de esta línea, considerando los obstáculos que se presentan, tanto por las zonas edificadas, como por los caminos de todas clases que han de cruzarse y que se ha procurado salvar del mejor modo posible, con curvas de gran radio y con rampas perfectamente admisibles, como vamos á hacer notar al hacer la descripción detallada del trazado.

Trazado horizontal. - Refiriéndonos al Plano general adjunto y partiendo la nueva línea de la estación de Sarriá en la cual se empalma con la línea de Barcelona á Sarriá, cuyo nivel se encuentra muy por debajo de la población, se atraviesa parte de esta por medio de un túnel de 310 metros de longitud, con una parte en curva de 180 metros de radio en la entrada y otra parte en la salida, de 234 metros. De haber querido aumentar el radio de la curva de entrada, la longitud del túnel se aumentaba considerablemente y por lo tanto, su coste y por otro lado, nos llevaba á un sitio de difícil salida, por el gran número de edificaciones que se hubieran interesado, lo que por sí solo hubiera hecho prohibitiva su construcción.

A la salida del túnel nos encontramos en la barriada de Pedralbes, ya á un nivel más bajo, que se atraviesa cruzando dos torrentes

- 2 -

... en ningún tramo llega a 30 milésimas ...



... pasos superiores en los cruces de la avenida de Güell y de la carretera de Madrid á Francia por la Junquera y el paso inferior en el cruce de la línea de Tarragona á Barcelona.

Font:
Archivo General de la Administración
(Alcalá de Henares)

Estaciones y apeaderos. - Puesto que esta nueva línea arranca de Sarriá, la actual estación de Sarriá debidamente adaptada al servicio combinado con aquella, servirá como estación de origen y fuera de Sarriá se ha previsto un Apeadero en el cruce de la Avenida Güell, en la barriada de Pedralbes, otro para el pueblo de San Justo Desvern y pequeñas estaciones para el pueblo de Esplugas y para San Feliu de Llobregat, cuyos emplazamientos vienen indicados en el Plano general y Perfil longitudinal.

Ancho y sistema de vía. - El ancho de la vía de esta nueva línea es de 1^m435, exactamente el mismo que la de Barcelona a Sarriá con la cual ha de enlazar y el sistema de vía previsto es con carril del tipo Vigorle de 35,50 Kgs. por metro lineal, con bridas de seis tornillos reforzadas, asentada sobre traviesas de madera y fijada con tirafondos.

Las plataformas, así como las obras de fábrica para esta línea han sido previstas para poder, con el tiempo, establecer doble vía aún cuando por el momento solo se intenta establecer vía sencilla.

Paseo a nivel. - Los pasos a nivel en esta línea se han reducido en todo lo posible, suprimiendo desde luego todos aquellos que no prestan utilidad alguna y también aquellos cuyos caminos permitan desviarse a un paso inmediato, de modo que el número total de pasos de esta clase de todas categorías que han sido previstos es de doce, si bien de estos, solo hay uno en carretera.

En la siguiente relación se consignan los diferentes cruces a nivel que comprende esta línea, con indicación de su situación:

Distancia al origen metros	Clase de camino que se cruza
508,52	Camino antiguo a Pedralbes
1,299,96	id. particular Casa Carreras
2,400,06	id. id. Torre Melina

- 8 -

... fuera de Sarriá se ha previsto un Apeadero en el cruce de la Avenida Güell, en la barriada de Pedralbes, otro para el pueblo de San Justo Desvern y pequeñas estaciones en el pueblo de Esplugas y para San Feliu de Llobregat ...

Distancia al origen metros	Clase de camino que se cruza
3,431,76	Camino Vecinal de San Justo a Sans
4,300,00	Carretera de Cornellá a Fogas de Tordera
4,398,15	Camino
4,720,00	Camino a propiedades
4,840,00	Camino de Esplugas a S. Juan Despl
5,928,66	Camino a propiedades
7,462,60	Camino público de la Guineu
7,740,00	Camino particular
8,664,80	Camino

12 passos a nivell

Líneas aéreas. - El sistema de líneas aéreas que hemos previsto para esta nueva línea es el de suspensión de catenarias, que aparte de ser el que ofrece mayor resistencia y seguridad, permite mantener el hilo de trabajo a una altura uniforme, circunstancias indispensables en líneas susceptibles de un tráfico intenso a grandes velocidades y que la toma de corriente debe hacerse a una elevada intensidad.

Material móvil. - El material móvil previsto es del tipo americano, de ocho ruedas con bogies y con plataformas. La distribución de los asientos en estos coches será distinta según se trate de un coche de una sola clase ó de un coche mixto de dos clases ó de una clase con furgón. Habrán coches automotores y coches de remolque, permitiendo formar trenes ya sea con una sola unidad ó con dos, tres ó cuatro según convenga a las necesidades del servicio.

Estos coches estarán provistos de freno de empleo en las estaciones para las maniobras, de freno de aire comprimido automático y de freno eléctrico. El aparato de toma de corriente será del tipo de pantógrafo, que es el más adecuado para líneas como la de que se trata

- 9 -

El ancho de vía de esta nueva línea es de 1^m435, exactamente el mismo que el de la de Barcelona a Sarriá con la cual ha de enlazar ...

en la que se han previsto grandes velocidades.

Los motores de los coches serán de una potencia adecuada y sin puesta para funcionar con corriente continua, a 600 y 1200 voltios. Los controladores serán de un tipo especial que permitan hacer el servicio con coches motores independientes ó con coches motores y coches de remolque y también con varios coches motores.

Energía eléctrica. - La energía eléctrica necesaria para la explotación de esta línea, la Compañía se la procurará de una Empresa que pueda hacer el suministro adecuado al caso y con las garantías necesarias.

Por todo lo expuesto en esta Memoria y teniendo en cuenta los beneficios que esta nueva línea ha de reportar a la Comarca que atraviesa, así como al país en general, confirmamos que este proyecto merezca la Superior aprobación.

Barcelona, 27 de Abril de 1922.

El Ingeniero y Apeadero de la Compañía.

José Playá

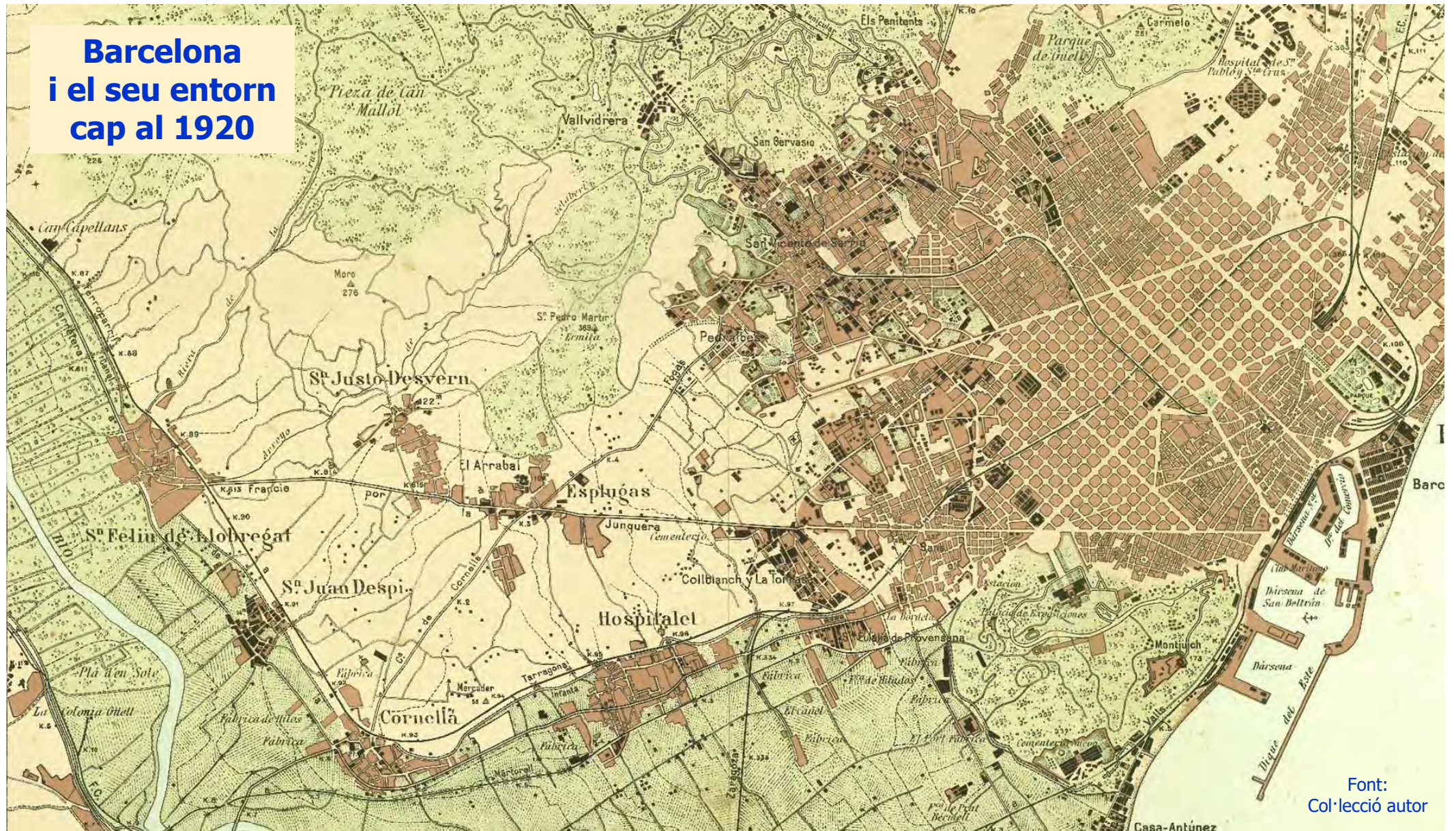
José Playá



El material móvil previsto es del tipo americano, de ocho ruedas ...

Font:
Archivo General de la Administración
(Alcalá de Henares)

Barcelona i el seu entorn cap al 1920



Font:
Col·lecció autor

La població

En 1920 ...

Barcelona: 721.868 hab.
Esplugues de Ll.: 1.504 hab.
Sant Just Desvern: 1.386 hab.
Sant Feliu de Ll.: 4.406 hab. } **7.296**

... i en 2025

Barcelona: 1.713.247 hab.
Esplugues de Ll.: 48.424 hab.
Sant Just Desvern: 21.045 hab.
Sant Feliu de Ll.: 46.688 hab. } **116.157**

x16!!



**Més que
Girona!!**

Font: Idescat

23 d'octubre del 1922: sobre les expropiacions



Jefatura de Obras públicas Negociado de Ferrocarriles

De orden del señor Gobernador, y en cumplimiento de cuanto determina el artículo 40 del Reglamento provisional dictado para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios de 23 de Febrero de 1912, se anuncia al público que la S. A. "Ferrocarriles de Cataluña" solicita la concesión de un ferrocarril secundario, sin garantía de interés por el Estado, desde San Vicente de Sarriá hasta San Feliu de Llobregat, señalándose un plazo de veinte días para que los propietarios interesados en la expropiación, o sus representantes, formulen ante los Alcaldes respectivos, que son los de Barcelona (San Vicente de Sarriá), Hospitalet, Esplugas de Llobregat, San Justo Desvern, San Juan Despí y San Feliu de Llobregat, las reclamaciones que estimen pertinentes, estando expuesto el proyecto en la Sección de Fomento de la Jefatura de Obras públicas (Pelayo, 11, 3.º), durante el expresado plazo, a las horas hábiles de oficina.

Barcelona, 17 de Octubre de 1922. — El Jefe de la Sección. — P. A., Tomás Rivera.

RELACION DE PROPIETARIOS

Término municipal de Barcelona (Sarriá). — Don Ramón Albó, doña Ramona Mumbú, Grupo Escolar de Sarriá, don Cayetano Marfá Clivillés, don Sebastián Pascual, don Baltasar Garriga Escarpanfer, doña Mercedes Rocamora de Robert, don José M.ª de Ponsich, doña Rosa de Coronas, viuda de Carreras; Herederos de don Federico Llobateras, Señor Conde de Güell, Herederos de don Magín Negrevernis y don Joaquín Carreras.

Término municipal de Hospitalet. Don Heriberto Pons y Arola, Herederos

de don Felipe Cunill Sort y don José Deu.

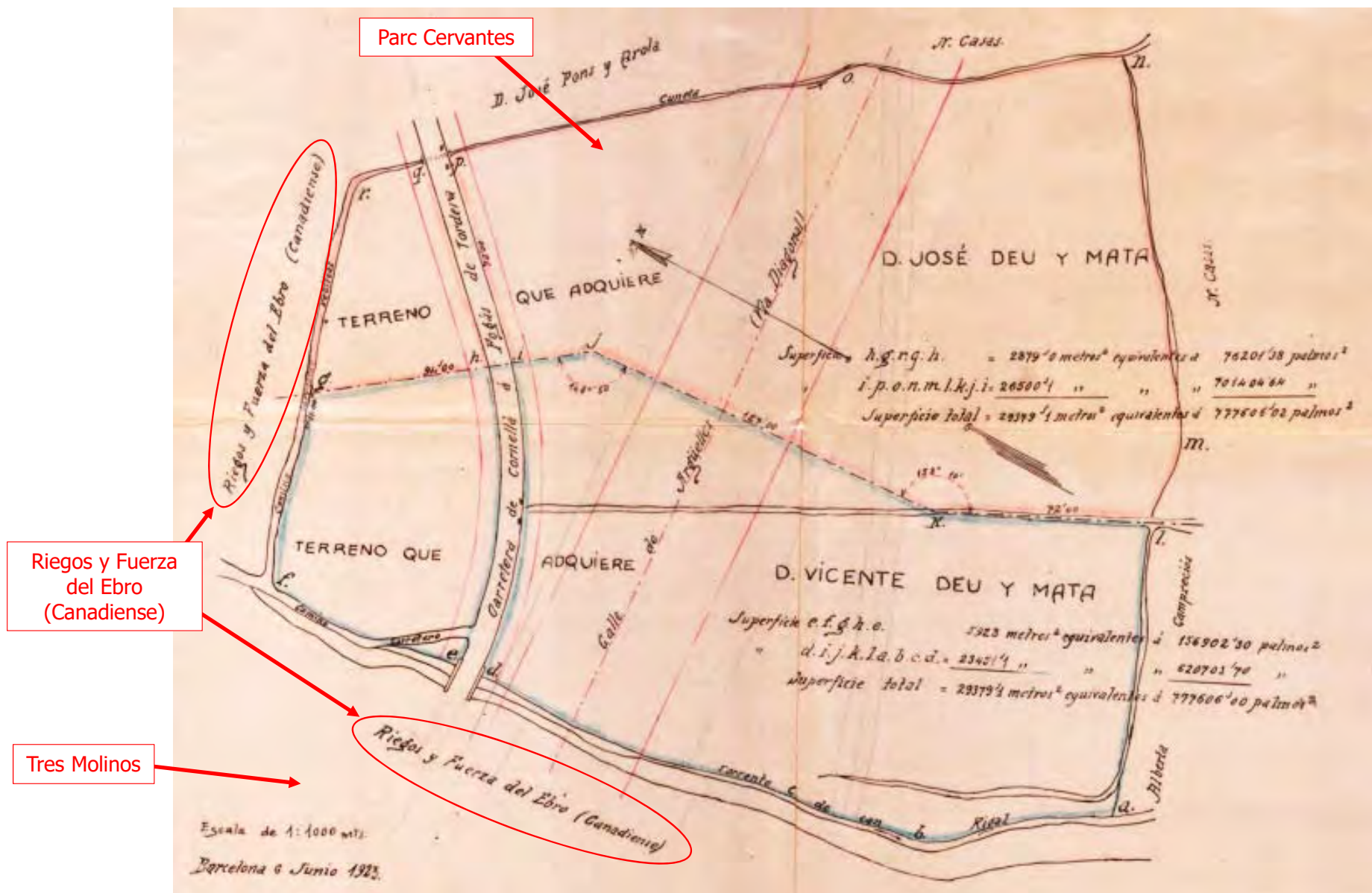
Término municipal de Esplugas de Llobregat. — Catalonian Land C.ª, Sucesores de don Antonio Guasch. Hijos de don Antonio Figueras, don Pablo Pujol Vila, Sucesores de don Antonio Guasch, Herederos de don Antonio Barceló Roca, don Pablo Pujol Vilá, don Juan Petit, don Miguel Corbella, don José Canut Alfó, Don José Pujol, don Pedro Riera Mans, don Baldirio Riera Mans, don José Argemí, Viuda de don Gaspar Fábregas, don Esteban Pagés Argemí, don Isidro Martí, don José Foix y doña Mónica Santacana Bosch.

Término municipal de San Justo Desvern. — Don Gaspar Modolell, Viuda de don Juan Tintoré, don Jaime Vergés Nubiola, don Rafael Doménech, don José M.ª de España y de Orteu, don José Campaña y don Daniel Cardona.

Término municipal de San Juan Despí. — Don José Rius, don Pedró Gelabert, don José Rabassa, Viuda de don José Creixell, don Jaime Bords, don Magín Bunsums, don Jaime Codina Viver, Viuda de don José Creixell, don Juan Tomás, don Juan Bunich, don Juan Ullach, don Jaime Tarrida, don Vicente Roca, Viuda de don Juan Vallbonrat, don Juan Farreras, don Jaime Codina Viver, don José Ramón Pascual, don José Oliver, doña Teresa Carbonell, doña Eulalia Carbonell, don Isidro Calvet, don Vidal Oliveras, Viuda de don Joaquín Durán, doña María Amigó Calders, doña Rosa Bes, viuda de Trias; don Pedro Alias, don Alejandro Planellas, don Esteban Rondán Manadé, Marquesa de Monistrol, Hermanas Aguiló Rodríguez de Aleántara, don Jaime Codina Viver y don Esteban Bachs.

Término municipal de San Feliu de Llobregat. — Don Ramón Marquet, Sucesores de don Eusebio Fandensol, Marqués de Castellbell, don Ramón Ribas, Marqués de Castellbell y don José Carcereny.

Font:
Archivo General
de la
Administración
(Alcalá de
Henares)



Font:
Arxiu de Ferrocarrils
de la Generalitat de
Catalunya

Relación de los propietarios interesados en la Expropiación que ha de hacerse para construir el Ferrocarril de Sarriá a San Pol de Llobregat.

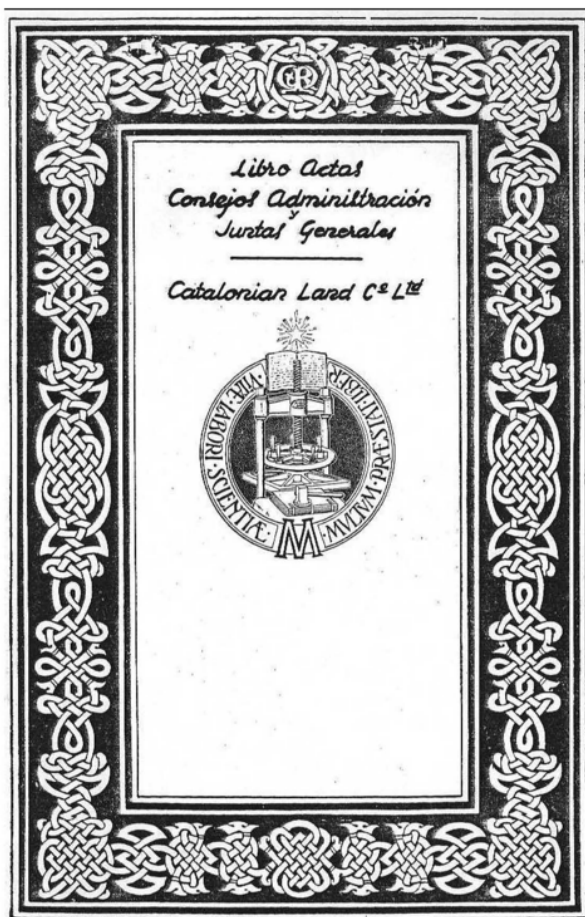
Nº de las fincas	Nombre de los propietarios	Longitud de cada finca que se ocupa	Diferencia	
			per Cesion	per Compra
	Término municipal de Barcelona	M.l.	M.l.	M.l.
1	Ferrocarriles de Cataluña S.A.	23,00		
2	Religiosos del Sagrado Corazón			18,00
3	D. Ramón Miralles Farrón (1)			10,00
4	Dª Antonia Mumbri Sagristá (1)			6,00
5	Grupo Escolar de Sarriá (1)			
6	D. Cayetano Marfá (1)	30,00		
7	D. J. Serra (1)			83,00
8	Heros de D. Baltasar Garriga (1)			97,00
9	D. Joná Mª de Ponsich (187 m. tunell)			14,00
10	Horreos Carreras			113,00
11	Dª Mercedes Llobateras			224,00
12	Excmo. Sr. Conde de Guell	18,30		
13	" " "	226,60		
14	D. J. Torné (antes Segrevarals)	63,40		
15	D. Luis Carreras	119,12		
	Término municipal de Hospitalet			
1	Heros de D. Heriberto Pons Arce	458,95		
2	D. José Molins y D. Felipe Millet	100,75		
3	D. José Ben	139,95		
4	D. José Molins y D. Felipe Millet	112,75		
	Término municipal de Espinosa			
1	The Catalonian Land Co., Ltd.	353,11		
2	D. J. Serra			5,01
3	D. Francisco Santacana Aguilar			72,29
	Suma y sigue	1642,43	613,30	

Sobre les afectacions als terrenys

	Término municipal de Barcelona	
1	Ferrocarriles de Cataluña S.A.	23,00

	Término municipal de Espinosa	
1	The Catalonian Land Co., Ltd.	353,11

Font:
Arxiu de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya



**Llibre d'actes del consell
d'administració
de Catalonian Land Co Ltd**

Catalonian Land

**Text del treball *Estrategias
espaciales de Barcelona Traction:
la creación de Catalonian Land***

El caso de la Barcelona Traction es de gran interés, ya que desde el primer momento constituyó una sociedad, Catalonian Land Company Limited, dedicada específicamente a la adquisición de los terrenos necesarios para la construcción de los embalses, para el trazado de las líneas de transmisión de energía desde el Pirineo y para todas las instalaciones necesarias para su funcionamiento.

Como parte de la política para ampliar el consumo de electricidad producida, la empresa, al igual que otras del mismo tipo (entre ellas las de Brazilian Traction), adquirió compañías de tranvías y acometió la realización de líneas de ferrocarril, concretamente la construcción de la que se dirigía desde Barcelona hacia Sabadell. Es lógico suponer que la empresa previó también la posible urbanización de los suelos próximos al ferrocarril y los beneficios que podía obtener de ello.

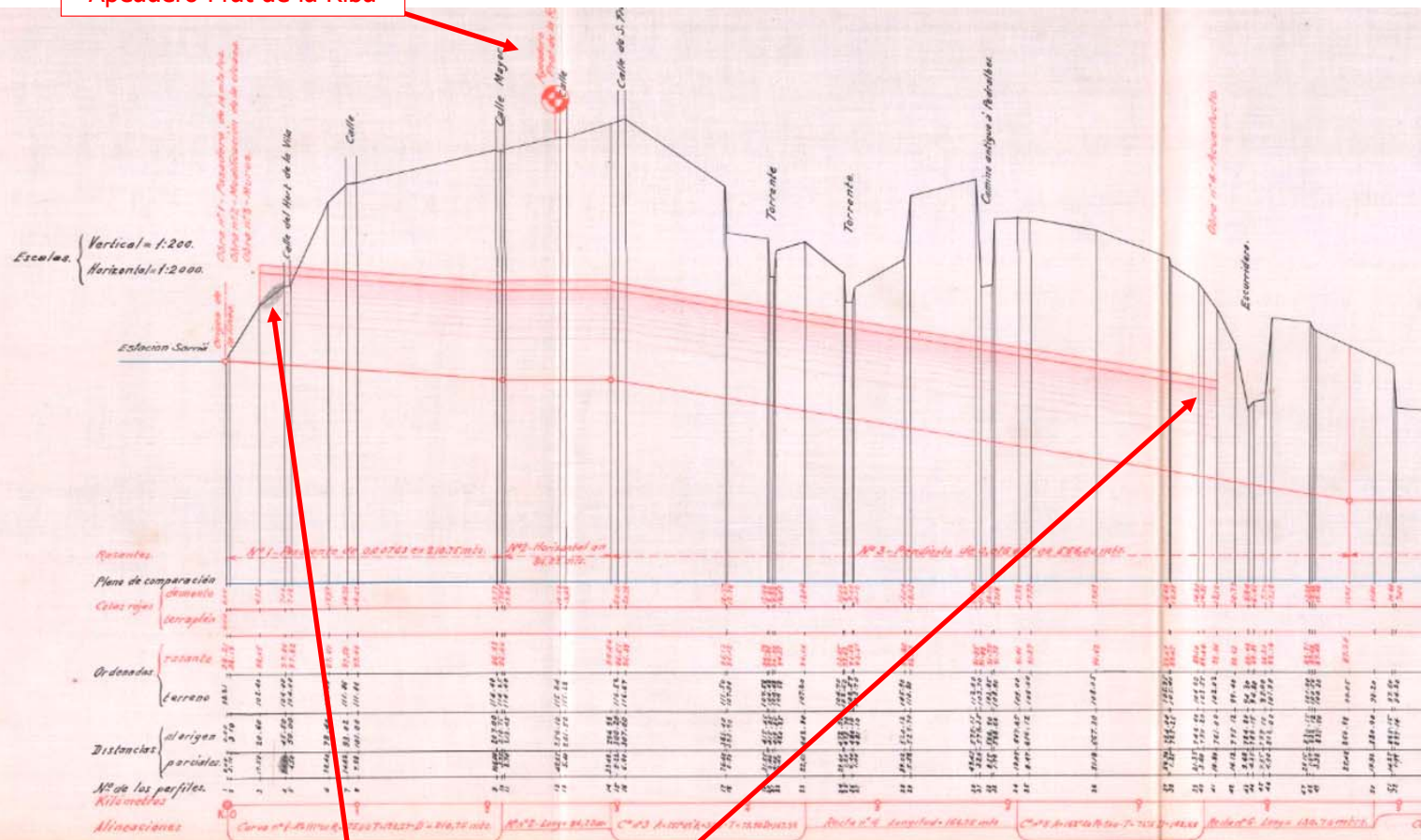
Font:
Estrategias espaciales de Barcelona Traction: la creación de Catalonian Land
Horacio Capel, 2012



Font:
Estrategias espaciales de
Barcelona Traction: la creación
de Catalanian Land
Horacio Capel, 2012

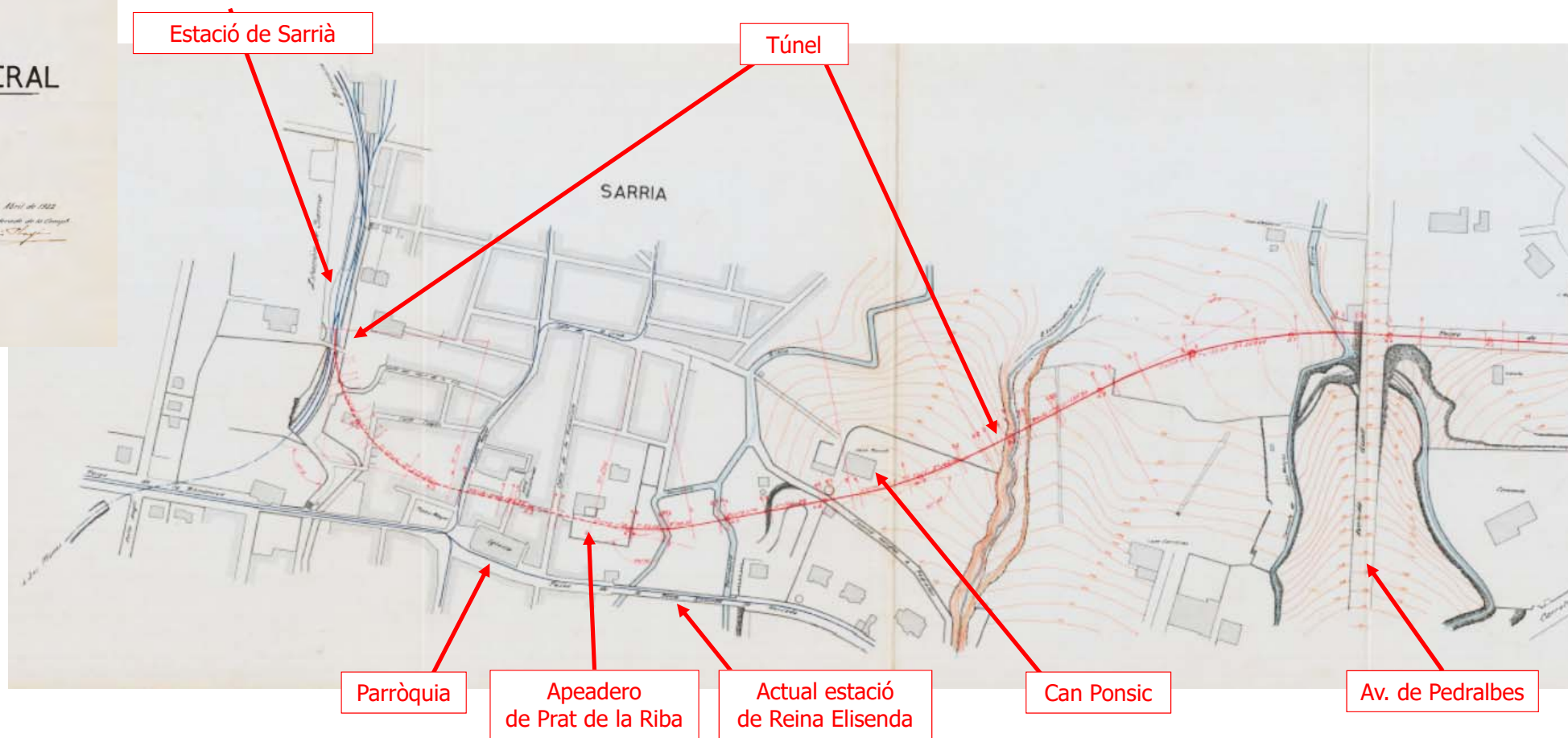
PERFIL LONGITUDINAL

Barcelona Diciembre de 1925
El Ingeniero.



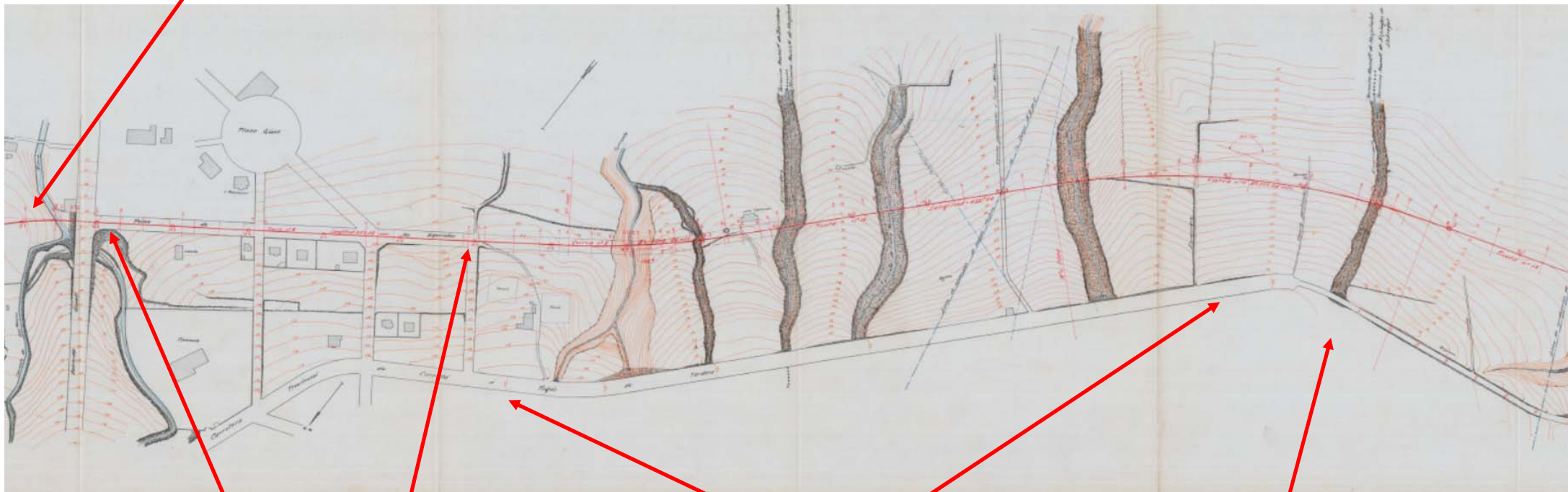
Un sol túnel (més de 700 m), entre l'estació de Sarrià i l'actual carrer Bosch i Gimpera

Font:
Arxiu de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya



Font:
Archivo General de la Administración
(Alcalá de Henares)

Obligació de construir un nou baixardor a la cruïlla de l'Av. Güell (actual Av. de Pedralbes) i l'Av. de los Algarrobos (actual c. Sor Eulàlia d'Anzizu),

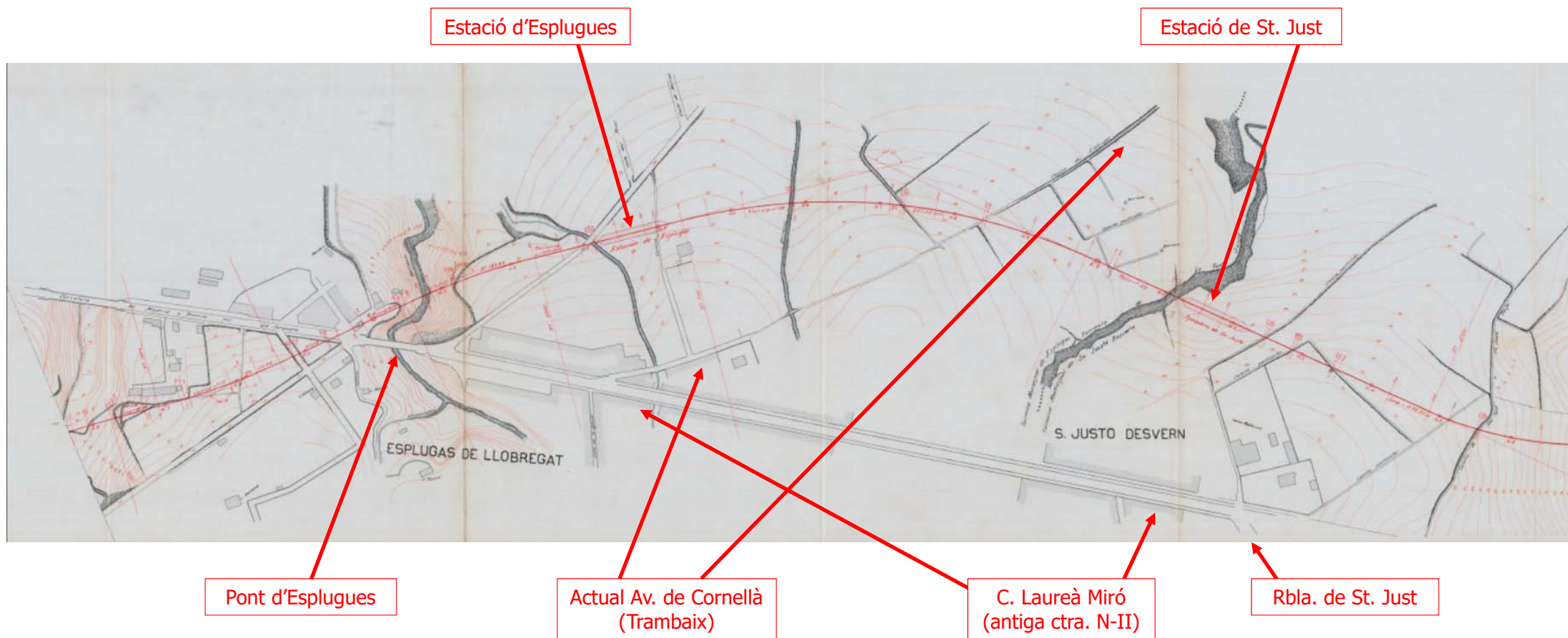


Traçat en rasa per l'Av. de los Algarrobos (actual c. Sor Eulàlia d'Anzizu), que posteriorment s'hauria de cobrir

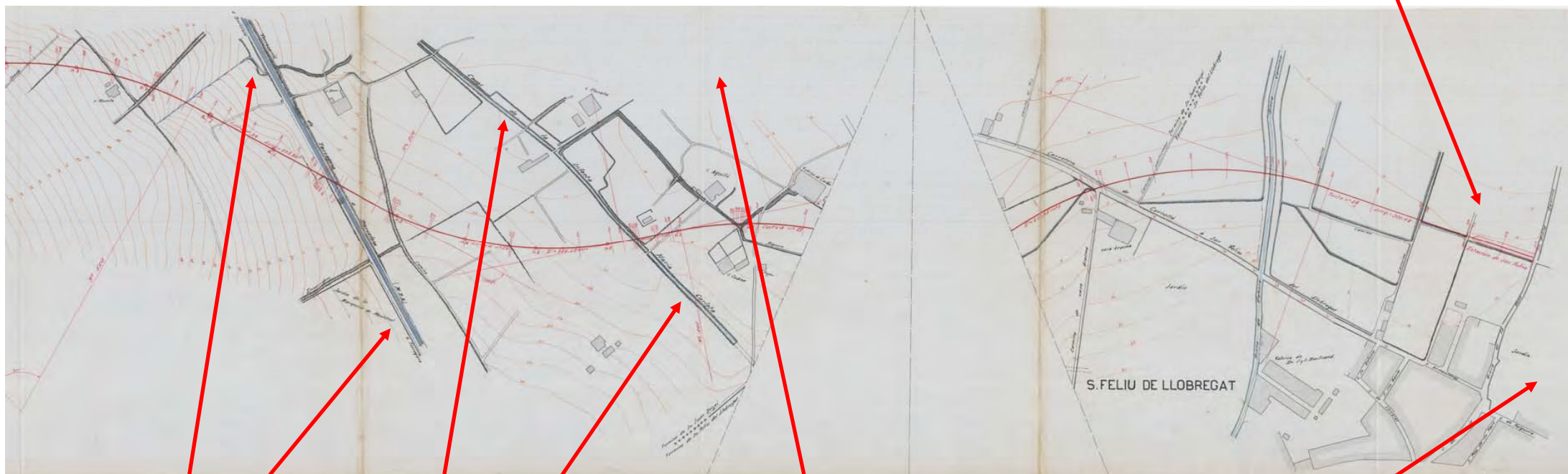
Ctra. d'Esplugues

Tres Molinos

Font:
Archivo General de la Administración
(Alcalá de Henares)



Font:
Archivo General de la Administración
(Alcalá de Henares)



Rodalies R4

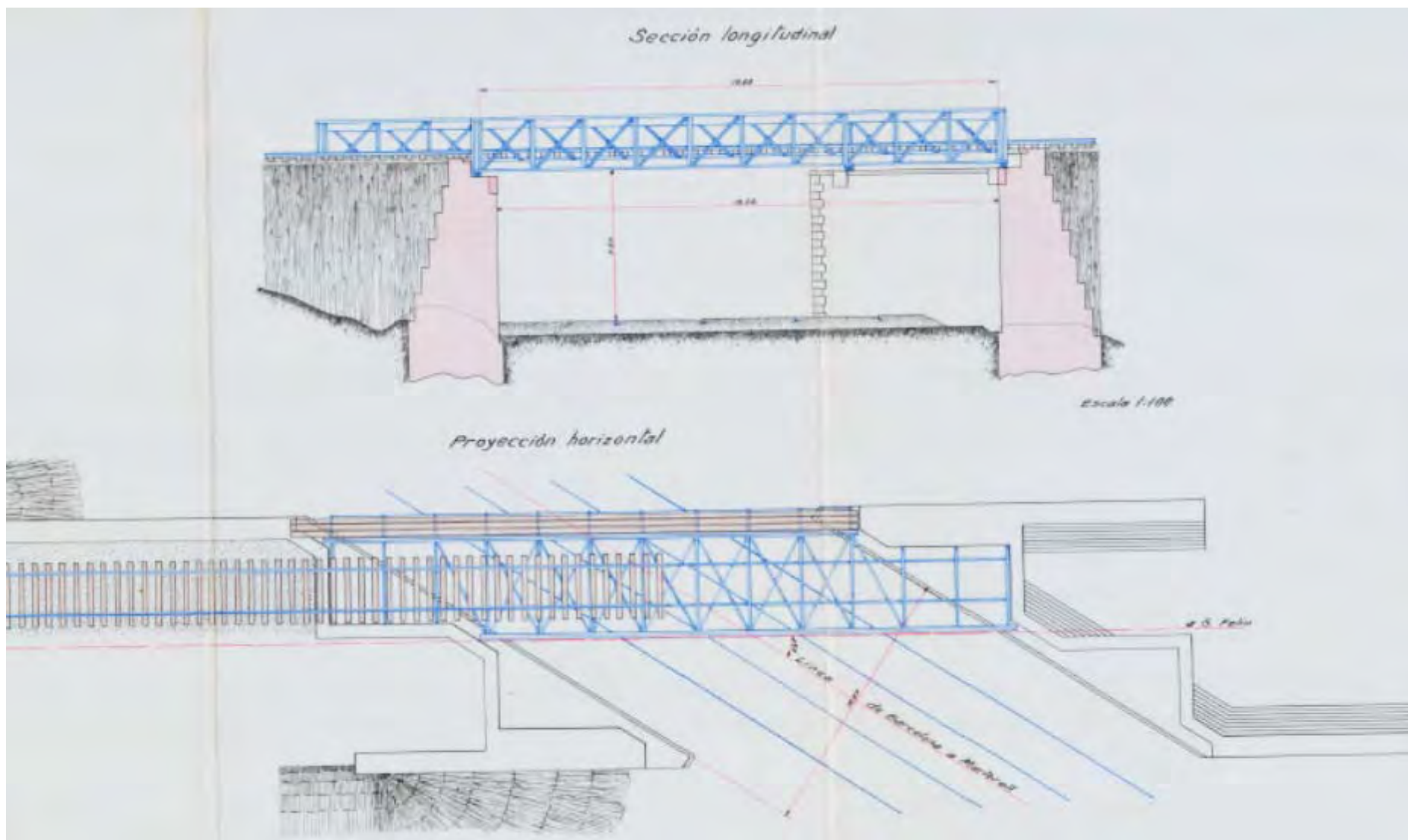
Canal de la Infanta

FC Barcelona

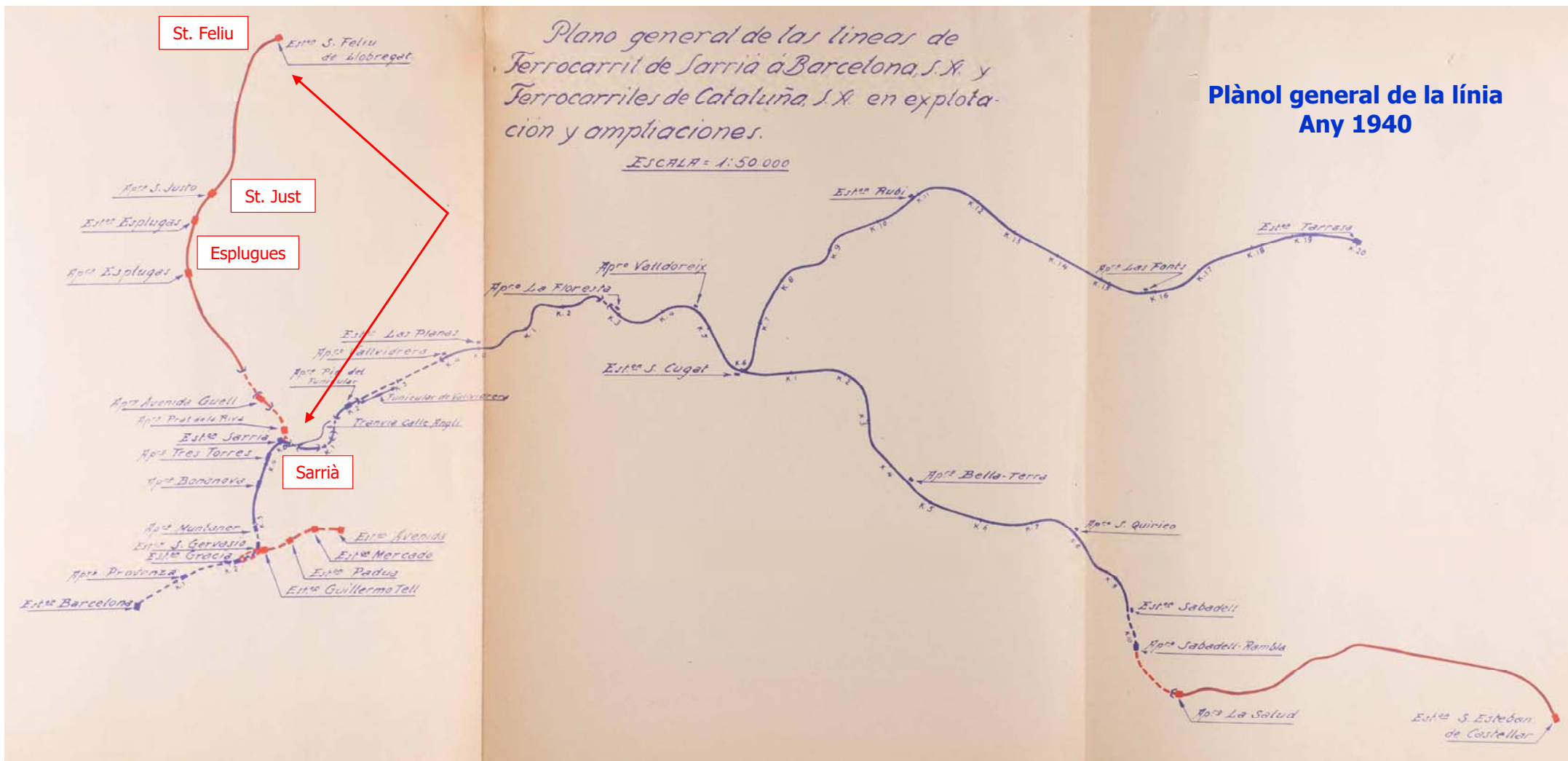
Palau i jardins Falguera

Estació de St. Feliu

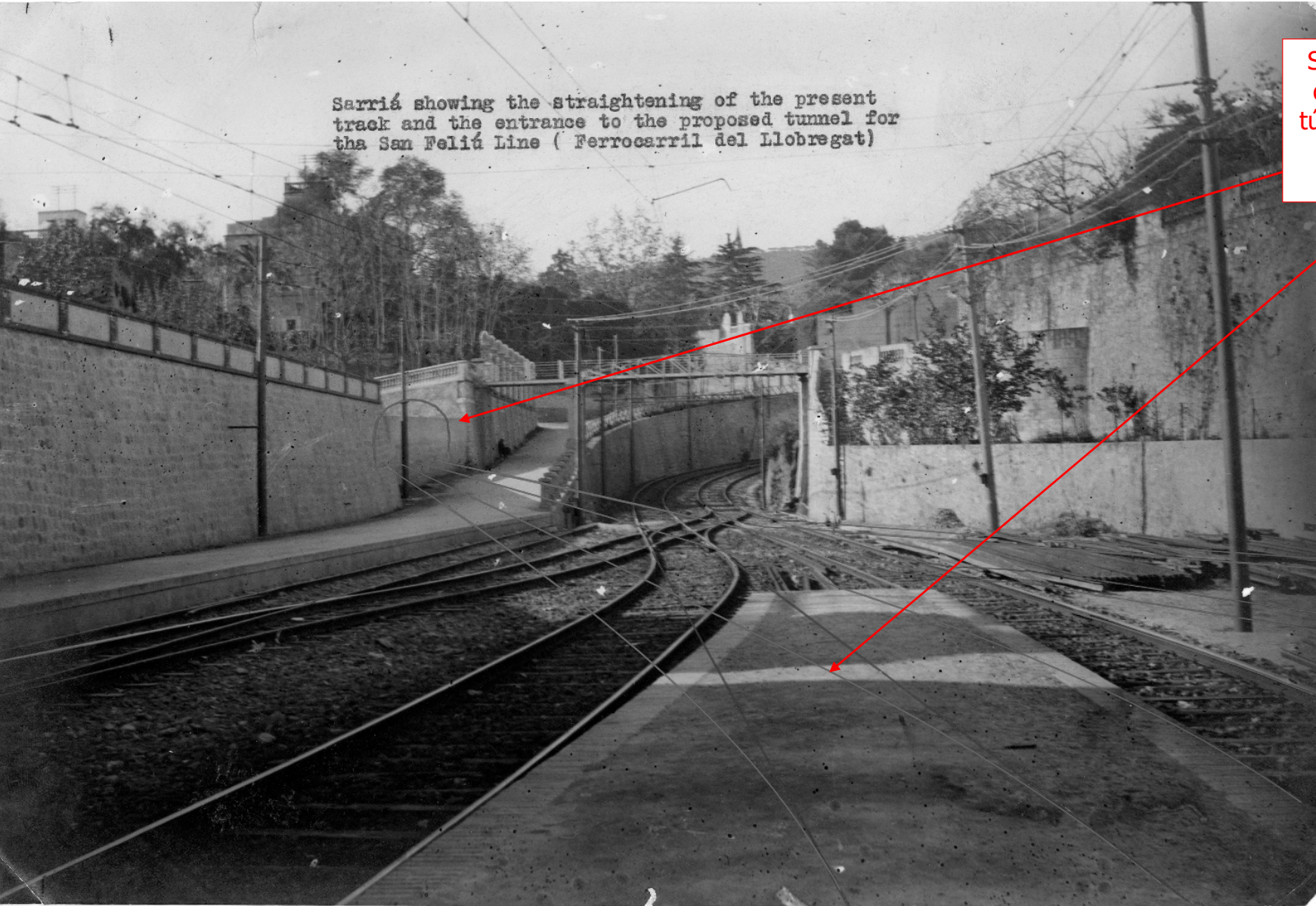
Font:
Archivo General de la Administración
(Alcalá de Henares)



Font:
Archivo General de la
Administración (Alcalá
de Henares)



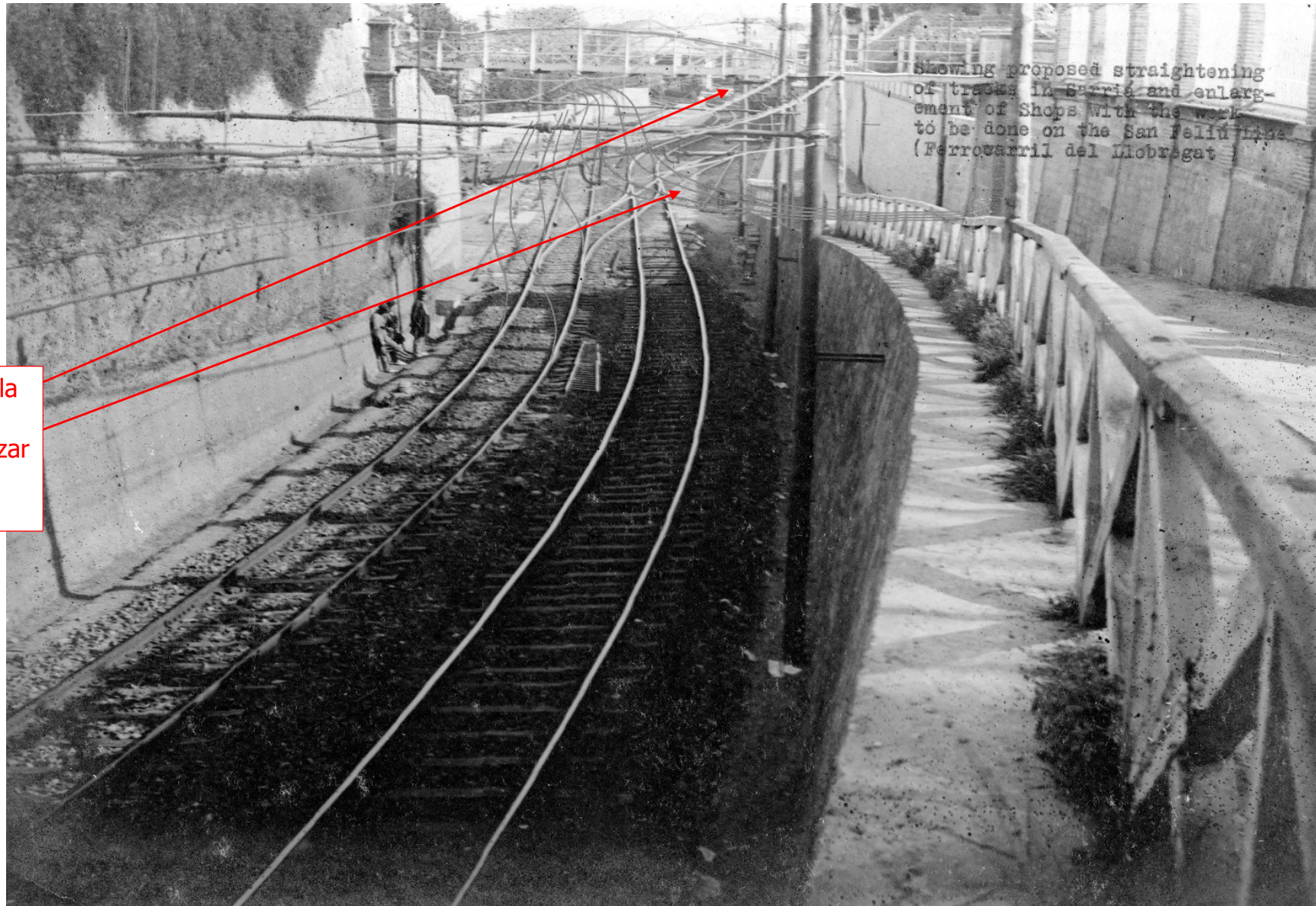
Font:
 Arxiu de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya



Sarrià showing the straightening of the present track and the entrance to the proposed tunnel for the San Feliú Line (Ferrocarri del Llobregat)

Sarrià mostrant la rectificació de la via actual i l'entrada al túnel proposat per a la línia de Sant Feliu (Ferrocarri del Llobregat)

Font:
Arxiu de Ferrocarrils
de la Generalitat de
Catalunya



Mostra de la rectificació de la via a Sarrià i ampliació del taller amb els treballs a realitzar a la línia de Sant Feliu (Ferrocarri del Llobregat)

Showing proposed straightening of tracks in Sarrià and enlargement of Shops with the work to be done on the San Feliu line (Ferrocarri del Llobregat)

Font:
Arxiu de Ferrocarrils
de la Generalitat de
Catalunya

Ferrocarriles de Cataluña S. A.

PROYECTO REFORMADO

DE

Ferrocarril Eléctrico

de

Sarrià a San Feliu de Llobregat

Año 1927

Linea de Sarrià a San Feliu de Llobregat

Compañía del Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, S. A.

Línea de Sarrià a San Feliu de Llobregat

PROYECTO

DE

REPLANTEO Y PEQUEÑAS VARIANTES

MEMORIA

PROYECTO REFORMADO
DE
Ferrocarril Eléctrico
de
Sarrià a San Feliu de Llobregat

Ferrocarriles de Cataluña S. A.

PROYECTO REFORMADO
DE
Ferrocarri! Eléctrico
de
Sarrià a San Feliu de Llobregat

Documento N^o
PRESUPUESTO

Capítulo	I	Calificaciones
"	II	Cuadros de Precios
"	III	Presupuestos Parciales
"	IV	Presupuesto General

Línea de Sarrià a San Feliu de Llobregat

Compañía del Ferrocarril de Sarriá a Barcelona, S. A.

Línea de Sarriá a San Feliu de Llobregat

PROYECTO

DE

REPLANTEO Y PEQUEÑAS VARIANTES

PLANO GENERAL

PROYECTO REFORMADO
DE
Ferrocarril Eléctrico
de
Sarrá a San Feliu de Llobregat

Ferrocarriles de Cataluña S. A.

PROYECTO REFORMADO
DE
Ferrocarril Eléctrico
de
Sarrá a San Feliu de Llobregat

CAPÍTULO II

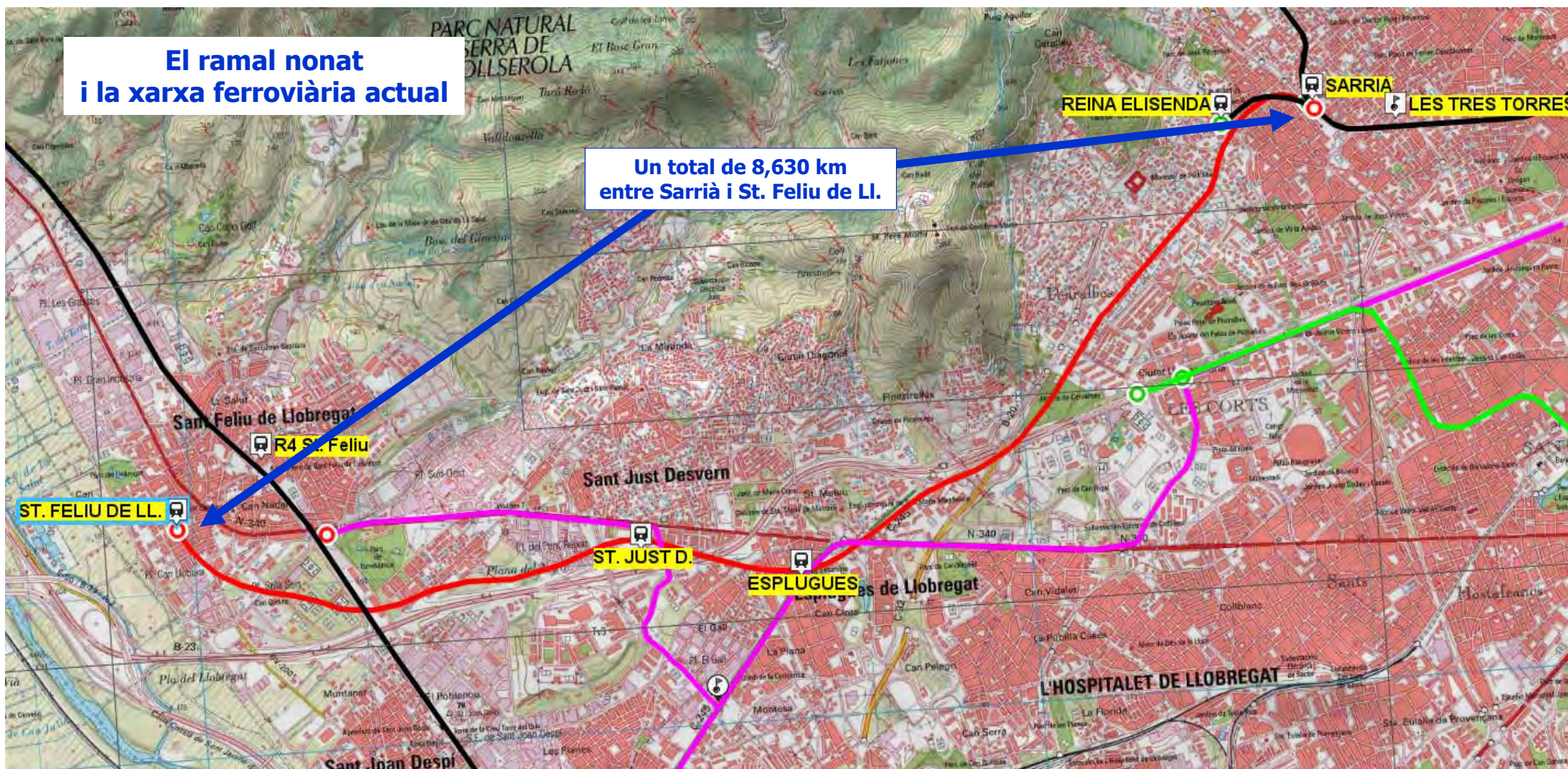
Cuadros de Precios

CLASE DE OBRA	Metros cuadrados grueso	DIMENSIONES			SUPERFICIES		CUBOS	
		Longitud Metros	Lancha Metros	Espesor Mitros	Puntares Metros	Totales. Metros	Puntares Metros	Totales Metros
<u>Excavación en tunel</u>								
Bocana de anden	1.	71.00			66.		558.00	
Solado bocana anden	1.	71.00	1.50	2.50			274.11	
Cimentado albañal Bocana anden	2.	72.00	2.50	1.50			435.50	
Aplomamiento de excavación								
pava empastamente via	1.	70.00	8.00	1.50			142.00	
Cimiento muellos de anden	2.	70.00	1.00	2.50			350.00	
id. canchales de pontal del hund	2.	6.00	1.00	1.50			18.50	
Bocana sala de viajeros	1.	11.00			10.75		679.50	
Solado bocana sala de viajeros	1.	11.00	9.50	2.50			26.15	
Cimiento albañal bocana id. id.	2.	11.00	1.00	1.50			23.50	
id. muros sala viajeros	2.	7.00	0.50	1.00			11.50	
Fundos y escalas de acceso								
donde calle a sala viajeros	1.	11.00	2.00	2.00			116.50	
id. id. id.	1.	3.00	0.50	0.50			197.00	
id. id. donde sala a anden	1.	6.50	0.50	2.00			101.80	
Total excavación en tunel							7757.11	
<u>Excavación a cielo abierto</u>								
Canchales albañales	1.				19.		76.00	
id. id.	1.				5.	50.50	178.00	
Total excavación a cielo abierto							559.00	
<u>Mampara para cimientos</u>								
Solado Bocana anden	2.	72.00	2.50	1.50			435.50	
id. id. sala viajeros	2.	11.00	1.00	1.50			21.50	
Sala y viajeros							578.11	

Font:
Arxiu de Ferrocarrils de la
Generalitat de Catalunya

El ramalonat i la xarxa ferroviària actual

Un total de 8,630 km
entre Sarrià i St. Feliu de Ll.



Font: Elaboració propia sobre cartografia de l'ICGC



**El futur planificat:
la prolongació de l'L12
de Reina Elisenda a
Finestrelles per Pedralbes,
amb 3 noves estacions**

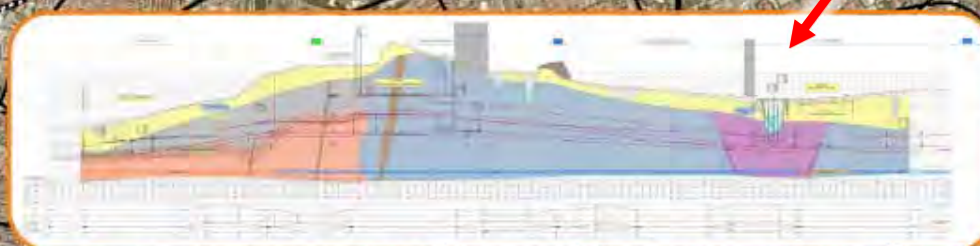
**La connexió de l'L12 amb
l'L3 a Finestrelles:
Hospital de St. Joan de Déu
i nou Hospital Clínic**





**El futur planificat:
la prolongació de l'L3
de Zona Universitària a
Esplugues, St. Just, St.
Joan Despí i St. Feliu,
amb 9 noves estacions**

**La connexió de l'L3
amb l'L12 a Finestrelles:
Hospital de St. Joan de Déu
i nou Hospital Clínic**



**Res més
Moltes gràcies!**

Moltes gràcies per la vostra presència

La propera reunió del Taller d'Història serà el **dijous 18 de juny de 2026**.
Serà la darrera d'aquest curs, la següent serà a l'octubre

