

Joan Carles Salmerón Fernández

CIEN AÑOS DE LA VÍA ESTRECHA
EN SANT VINCENÇ DE CASTELLET

Una villa ferroviaria

Nº

20



Cien años de la vía estrecha en Sant Vicenç de Castellet

Una villa ferroviaria

ÍNDICE

Prólogos	4
1859: LA LLEGADA DEL PRIMER FERROCARRIL	6
LA CONSTRUCCIÓN DE LOS FERROCARRILES CATALANES	8
1924: LA LLEGADA DEL VÍA ESTRECHA	10
DE LA MODERNIDAD DE LA DÉCADA DE 1920-1929 A LA OSCURIDAD DE LA DÉCADA DE 1930-1939	12
DE LA LENTA RECUPERACIÓN AL DECLIVE DE LA DÉCADA DE 1970-1979	14
UN CAMBIO EN LA MOVILIDAD	16
EL FERROCARRIL DEL NUEVO SIGLO	18
TRENES DE VAPOR	20
TRENES ELÉCTRICOS Y DIÉSEL	22
LAS ESTACIONES Y LOS TALLERES	24
SANT VICENÇ: UNA VILLA FERROVIARIA	26



CRÉDITOS

Primera edición (2024)
© de la edición: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2024)

Texto:
Joan Carles Salmerón Fernández

Redacción: Alba López Pérez

Fotos:
Arxiu Històric de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Terminus Centre d'Estudis del Transport, ASVICA, Arxiu Comarcal del Bages, Museu del Ferrocarril de Vilanova (FFE), Lluís Grifé Santasusana y Ayuntamiento de Sant Vicenç de Castellet.

Coordinación:
Núria Codina García
Marc Rodríguez Seijas

Diseño de colección:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Disposición:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Impresión:
Impremta Pagès

Reservados todos los derechos. Esta publicación no puede reproducirse, en parte o en su totalidad, ni grabarse ni transmitirse mediante un sistema de recuperación de información, por ningún medio o forma, ya sea mecánica, electrónica, fotoquímica, electroóptica, magnética, mediante fotocopia o de lo contrario, sin el permiso previo por escrito del editor.

Sant Vicenç de Castellet, centro de comunicaciones

Sant Vicenç de Castellet ha sido, es y será un punto estratégico en la red de comunicaciones de la Catalunya Central. Desde hace siglos, nuestro punto territorial se ha convertido en la unión de la red procedente del Vallès Oriental, el Vallès Occidental y el Llobregat, que ha transformado la topografía, la estructura y la sociedad de nuestro municipio. La vía férrea, la llegada en 1859 del Ferrocarril del Norte, el puente sobre el río Llobregat en 1923 y su conexión por carretera, en 1924 la llegada de los Ferrocarriles Catalanes y, finalmente, la autopista C-16, han convertido a Sant Vicenç de Castellet en este enclave geográfico de la Catalunya Central. La llegada de los Ferrocarrils Catalans generó inicialmente

inquietud en parte de la población, pero esto, aunque volvió a dividir la localidad, supondría un nuevo punto de inflexión en la historia local y regional, ya que haría posible la unión entre el norte y el sur del eje del río Llobregat, y permitiría el transporte de carbón y pasajeros en la Catalunya Central. Cien años después, la constancia y unión de los ferrocarriles es evidente en nuestra estructura y sociedad y, por eso, hay que seguir trabajando con fuerza y rigor para tener una red de transporte adaptada al siglo XXI.

Daniel Mauriz Vidal

Alcalde de Sant Vicenç de Castellet

Como presidente de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, es para mí un placer encabezar este prólogo en el centenario de la inauguración de la línea ferroviaria de Sant Vicenç de Castellet en 1924.

Desde 1859 Sant Vicenç disfrutó del ferrocarril a vapor que unía Barcelona y Zaragoza, una infraestructura clave para el desarrollo industrial y económico de la localidad. Numerosas empresas que utilizaron esta nueva energía -el vapor-, un comercio de materias primas y productos manufacturados que daban riqueza al pueblo, los talleres auxiliares de estas empresas, la mano de obra de las zonas rurales y el comercio local ligado al aumento de población transformaron un municipio prácticamente deshabitado en la fábrica de Sant Vicenç de principios del siglo XX.

Fue en esos años convulsos, de luchas obreras y de la segunda revolución industrial que dejó atrás el vapor y utilizó el agua del Llobregat para mover las turbinas que generaban electricidad, cuando surgió un nuevo ferrocarril -el "carrilet"- de la Companyia General dels Ferrocarrils Catalans, que conectaría Sant Vicenç con la capital del país de una forma más eficaz y cómoda. Cuentan los historiadores que este nuevo ferrocarril no despertó en Sant Vicenç el entusiasmo que se vivió aguas abajo, pero a pesar de las desganancias iniciales, la línea de vía estrecha tuvo un impacto muy importante en el desarrollo de Sant Vicenç de Castellet. Facilitó la conexión con

Manresa y Barcelona y dio un segundo impulso al comercio, la industria y la movilidad de sus habitantes.

Con el paso de los años, la línea ganó popularidad y se convirtió en un medio de transporte indispensable para la población. El carrilet era un símbolo de progreso y modernidad, conectaba Sant Vicenç de Castellet y abría un abanico de nuevas oportunidades para su futuro.

En este centenario queremos rendir homenaje a la memoria de quienes lucharon para hacer realidad este proyecto, a pesar de las dificultades y desganancias iniciales. Su visión de futuro convirtió el carrilet en un elemento vital para Sant Vicenç de Castellet, que perdura desde hace un siglo y sigue siendo una parte clave de su identidad.

Hoy, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya continúa modernizándose y mejorando sus servicios para dar respuesta a las necesidades de los usuarios y contribuir a la evolución de los municipios atendidos por sus líneas.

La línea de Sant Vicenç de Castellet es el mejor ejemplo de esta voluntad de conectar personas y territorios, construyendo un futuro más próspero y sostenible para todos.

Toni Segarra Barreto

Presidente de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya



Grabado de los primeros trenes de la línea Terrassa-Manresa, de mediados del siglo XIX, a su paso por el viaducto de Boixadell. Archivo Salmerón.

Uno de los carriles primitivos utilizados en la línea entre Barcelona y Manresa. Foto Joan C. Salmerón (2017).



1859. LA LLEGADA DEL PRIMER FERROCARRIL

A mediados del siglo XIX, el crecimiento industrial exponencial que estaba experimentando la Catalunya Central dejó patente la necesidad de disponer de nuevos medios de comunicación, más rápidos y potentes, para servir de materia prima a las nuevas industrias y dar lugar a las crecientes producciones. Por este motivo, un grupo de inversores planificó en su momento la construcción de una línea ferroviaria de ancho ibérico entre Barcelona y Zaragoza, que daría servicio simultáneamente a los nuevos centros industriales del Bages, incluido Sant Vicenç de Castellet, con Manresa como referente territorial. La nueva línea se inauguró por tramos, a medida que avanzaban las obras, y llegó a Manresa y Sant Vicenç, procedente de Sabadell y Terrassa, el 3 de julio de 1859. Durante los años siguientes, se extendió hasta Lleida, el 30 de mayo de 1860, y Zaragoza, el 26 de septiembre de 1861, donde finalmente encontraría conexión con el eje ferroviario procedente de Madrid.

El tren de vía ancha a su paso por Sant Vicenç de Castellet, en los primeros días de servicio de la línea, con un núcleo de población aún muy pequeño. Archivo ministerio de Defensa.



Uno de los trenes de vapor Norte que realizaba servicios de cercanías entre Barcelona y Manresa. Archivo Salmerón (c1915).

Diferentes composiciones de trenes de vía ancha y de vía estrecha en la estación de Manresa. Archivo Salmerón.



La entrada en servicio del nuevo y moderno ferrocarril consolidó el desarrollo industrial y demográfico del Bages, especialmente en Sant Vicenç de Castellet ya que, dada su proximidad a Manresa, la localidad se convirtió en un punto clave de apoyo y delegación en las tareas de gestión ferroviaria, con el fin de descongestionar la pequeña estación de Manresa, desbordada por el crecimiento del tráfico y del material. Así, a principios del siglo XX, aprovechando la conversión del trazado Barcelona-Manresa en doble vía, la compañía decidió ampliar la estación de Sant Vicenç con la construcción de un nuevo depósito anexo, destinado específicamente a albergar el material de vapor de la línea.

Uno de los trenes de vía ancha que entran en Sant Vicenç antes de la llegada del de vía estrecha. Fondo ASVICA (1923).



Una de las primeras locomotoras a vapor del Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga en la estación de Guardiola. Archivo FGC (c1905).



Tren mixto de la línea Manresa-Berga en la estación de Balsareny. Archivo Salmerón (c1910).

LA CONSTRUCCIÓN DE LOS FERROCARRILES CATALANES

Paralelamente a este desarrollo ferroviario de vía ancha, el potencial industrial de la zona motivó también la planificación y construcción de varios ferrocarriles de vía estrecha, conocidos popularmente como carrilets, a lo largo de las cuencas de los ríos Llobregat y Anoia. La primera de estas líneas, en 1885, unía Manresa con Puig-reig, aunque posteriormente se extendió hasta Olvan-Berga y Guardiola de Berguedà. La segunda línea unía, a partir de 1893, Igualada con Martorell, donde conectaba con el eje de vía ancha Barcelona-Tarragona-Valencia. Y el tercero, finalmente, unió Barcelona con Martorell en 1912, dando servicio a los municipios situados en el margen derecho del río Llobregat.

Con todo, la capilaridad territorial de estas líneas, que complementaba la cobertura de los ferrocarriles de vía ancha, mejoró sustancialmente las comunicaciones industriales y humanas en las comarcas de la zona. Por este motivo, pronto surgieron los primeros proyectos para mejorar su interconexión, formando una red que conectaría la Catalunya Central con el Puerto de Barcelona. Así, en

Uno de los trenes de la línea Igualada-Martorell en la estación de Masquefa, durante los primeros años de servicio. Postal Roisin. Archivo Salmerón (c1910).



1919, las distintas empresas de vía estrecha acordaron fundar la nueva compañía Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC) y comenzaron a construir la nueva línea entre Martorell y Manresa, gracias a la cual se materializaría la gran red de vía estrecha de los Ferrocarrils Catalans. El primer tramo de la línea, entre Martorell, Abrera y Olesa de Montserrat, fue inaugurado el 29 de marzo de 1922; sin embargo, la complicada topografía bajo Montserrat hizo muy difícil construir la ruta hacia Monistrol, cuya inauguración se produjo meses después, el 29 de octubre.

Inauguración del tren en Olesa de Montserrat. Archivo Salmerón (1922).



Una de las locomotoras a vapor del ferrocarril entre Barcelona y Martorell, durante los primeros años de circulación. Archivo Salmerón (c1913).





Construcción de la línea entre Sant Vicenç y Manresa, con una de las primitivas locomotoras Krauss del TFEMB realizando un tren de trabajo. Archivo Comarcal del Bages (c1920).

1924: LA LLEGADA DE LA VÍA ESTRECHA

Desde Monistrol, la nueva línea llegó finalmente a Manresa en 1924. La construcción del último tramo, a pesar de no presentar las dificultades orográficas del tramo bajo Montserrat, incluyó también imponentes obras de fábrica, como tres importantes puentes metálicos que salvaban el río Llobregat, dos de los cuales se encuentran precisamente a la entrada y salida de la localidad de Sant Vicenç. Así, los primeros trenes de mercancías comenzaron a cruzar la línea completa a partir del 29 de marzo de 1924, y el servicio de viajeros se inauguró oficialmente unos meses después, el 22 de agosto, culminando con el tendido del servicio en toda la gran red de Ferrocarriles Catalanes.

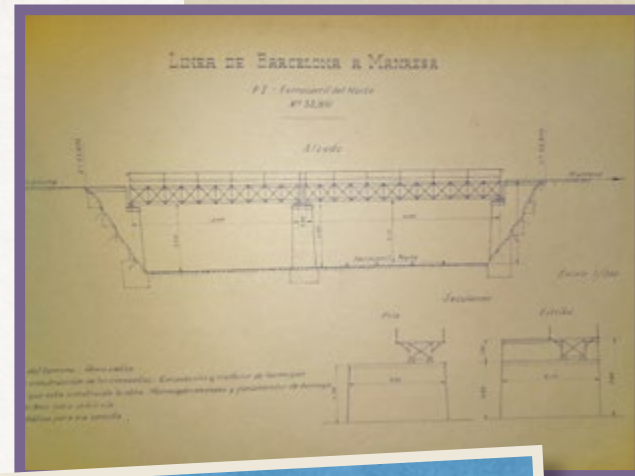


Las instalaciones de vía estrecha de Sant Vicenç de Castellet durante los primeros años de servicio. Postal Josep Boixaderas. Archivo Salmerón (c1930).



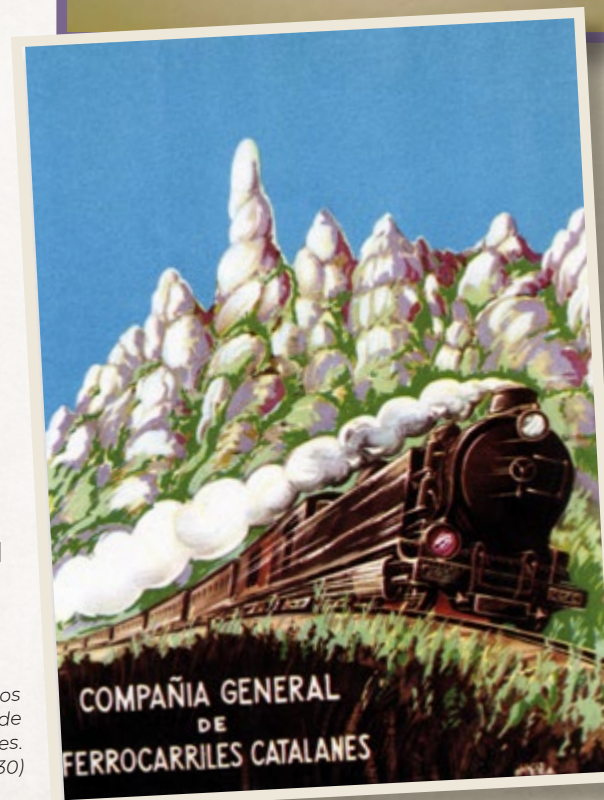
La construcción de la línea entre Monistrol y Manresa supuso la ejecución de numerosas e importantes obras fabriles, como túneles y puentes metálicos. Archivo FGC.

Puente metálico para el cruce de líneas ferroviarias de vía ancha y vía estrecha, construido al norte de Sant Vicenç de Castellet. Archivo Salmerón (c1930).



Sin embargo, a pesar de la importancia del hito, el inicio de los servicios del nuevo tramo no estuvo acompañado de ningún acto oficial de celebración, como había ocurrido en inauguraciones anteriores. El motivo radica en los desacuerdos que la construcción de la línea suscitó entre los vecinos de Sant Vicenç y la compañía de los Catalanes, que planeaban cruzar la localidad mediante un largo terraplén de unos cinco metros de altura, situado paralelo y a poca distancia del trazado que albergaba la línea de vía ancha. Para evitar que los barrios aledaños quedaran aislados, la empresa finalmente acordó convertir varios tramos del terraplén en puentes y pasos elevados, facilitando así el tráfico entre ambos lados de las vías. Desgraciadamente, el conflicto prolongado durante la construcción no permitió, en su momento, celebrar la llegada del nuevo ferrocarril de vía estrecha a la ciudad.

Cartel promocional de los años 30 de la empresa de Ferrocarriles Catalanes. Archivo FGC (c1930)



La electrificación de la línea de vía ancha entre Barcelona y Manresa supuso la llegada de nuevos y modernos coches y locomotoras. Museo Archivo de Vilanova (c1928).

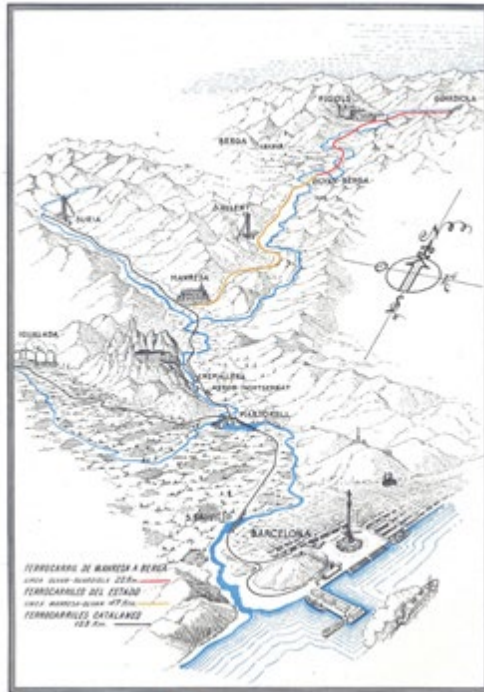


DE LA MODERNIDAD DE LA DÉCADA DE 1920-1929 A LA OSCURIDAD DE LA DÉCADA DE 1930-1939

En cualquier caso, a pesar de la agridulce llegada de los Ferrocarriles Catalanes a Sant Vicenç, durante la década de los años veinte, la puesta en servicio de la nueva línea impulsó una vez más el desarrollo industrial, ferroviario y demográfico de la localidad, ya en ascenso desde la construcción del ferrocarril de vía ancha.

Además, durante esos mismos años, los propios ferrocarriles vivieron una nueva etapa de esplendor, dejando su huella en Sant Vicenç. Por un lado, se electrificó el tren de vía ancha entre Barcelona y Manresa (1928), el tramo de mayor tráfico de la línea, de modo que por la ciudad comenzaron a circular modernos e innovadores trenes eléctricos, que ofrecían una visión completamente renovada del ferrocarril. Además, Sant Vicenç volvió a ver ampliadas sus instalaciones ferroviarias, albergando una de las nuevas

La red completa de los Ferrocarriles Catalanes siguió el curso de los ríos Llobregat y Anoia. Archivo Salmerón (c1940).



Un largo tren de mercancías encabezado por una de las modernas locomotoras Garratt, de Ferrocarrils Catalans, en las proximidades de Sant Vicenç. Archivo Salmerón.



subestaciones eléctricas que alimentaban la línea. Por otro lado, la finalización de la red de Ferrocarriles Catalanes obligó a la compañía a renovar la planificación y prestación de los servicios, adaptada a la nueva realidad de la red. Así, en pocos años empezaron a circular por las vías de un metro de ancho de Sant Vicenç nuevas y potentes locomotoras de vapor, arrastrando nuevos coches y vagones mucho más sofisticados que los heredados de las compañías anteriores. La empresa incluso planeó un servicio exprés entre Barcelona y Manresa a cargo de innovadores vehículos de gasolina Alfa Romeo.

Desgraciadamente, la inestabilidad financiera que comenzaron a sufrir las empresas a principios de la tercera década del siglo xx, apoyada por el estallido de la Guerra Civil en 1936, sepultó durante años la luminosidad social e industrial alcanzada durante la segunda década del siglo xx.

El depósito de locomotoras de Sant Vicenç destacaba por el constante movimiento de locomotoras y trenes en formación y por la gran rotonda donde dormían las locomotoras de vapor. Foto Archivo F. Ribera Salmerón.



Un tren de mercancías de vía estrecha a su paso por la estación de Sant Vicenç. Archivo Salmerón.

Los primeros años de la posguerra estuvieron marcados por la falta de combustible y suministros básicos. Tren de mercancías entrando en Sant Vicenç. Archivo FGC.



DE LA LENTA RECUPERACIÓN AL DECLIVE DE LA DÉCADA DE 1970-1979

Una vez finalizado el conflicto, los años de la posguerra estuvieron marcados por la falta de materias primas y suministros en todos los sectores. En el sector ferroviario, la reanudación de la actividad resultó especialmente difícil para los Ferrocarriles Catalanes, con una red muy dañada por los efectos de la guerra y la destrucción de puentes. Pese a todo, los trabajos de reconstrucción de las instalaciones fueron muy intensos y hacia finales de 1939 se había reabierto casi toda la red desde Sant Vicenç al norte y desde Barcelona hasta Monistrol. El tramo Monistrol-Sant Vicenç, que incluía la reconstrucción del gran viaducto de Monistrol, tuvo que esperar hasta mayo de 1940, mo-



Los principales puentes y viaductos de la línea fueron destruidos a causa de la guerra. Archivo FGC (1939).



El llamado apartadero de Ares, al norte de Sant Vicenç, era una importante estación de transbordo de sal y potasa entre los trenes de vía estrecha y de vía ancha. Archivo Salmerón (1968).



Uno de los trenes eléctricos modernos de los años sesenta en la estación de Sant Vicenç, tras una intensa nevada. Fondo ASVICAFA (1962).

mento en el que los trenes de mercancías de las minas de Súria y Sallent volvieron a circular gracias a la construcción de un buque de transbordo, situado en el extremo norte de la localidad, que conectaba con el ferrocarril de vía ancha.

Durante las décadas de 1950-1959 y 1960-1969, sin embargo, las líneas volvieron a vivir nuevos tiempos de modernidad: los Ferrocarriles Catalanes se modernizaron con la llegada de nuevos vagones y locomotoras diésel, y el ferrocarril de vía ancha se renovó por completo con el cambio de tensión de la línea (1965) y la llegada de innovadores trenes eléctricos de nueva generación. Sin embargo, con la llegada de la década de 1970-1979, el panorama ferroviario volvió a oscurecerse: el depósito de vapor de Sant Vicenç, que desde hacía años iba perdiendo funciones e importancia, fue finalmente cerrado; y la red de los Ferrocarrils Catalans, en quiebra económica, fue transferida a la compañía estatal FEVE (1977), que planificó el cierre progresivo de la totalidad de la red, incluida la línea Martorell-Manresa.



Un tren eléctrico de Ferrocarrils Catalans, remolcado por una locomotora diésel Alsthom, entre Monistrol y Manresa. Archivo FGC (1972).

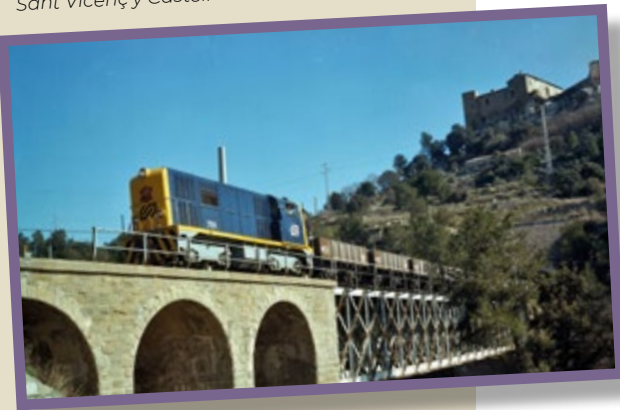


Imagen paradigmática de la degradación de la línea a mediados de los años 70. Archivo FGC.

El primer objetivo de la nueva empresa, FGC, fue la reconstrucción de las instalaciones. Nuevo puente sobre el Llobregat en Sant Vicenç. Archivo FGC (1987).



Uno de los trenes de mercancías con la nueva imagen corporativa de FGC, entre Sant Vicenç y Castellbell. Archivo FGC (1982).



Uno de los trenes de la Armada modernizados por FGC, en la estación de Sant Vicenç. Foto C. Salmerón (1991).



UN CAMBIO EN LA MOBILIDAD

Afortunadamente, la línea de Sant Vicenç pudo salvarse gracias a la rápida intervención de la recién reinstaurada Generalitat de Catalunya que, por Real Decreto del 28 de julio de 1978, recibió las competencias ferroviarias de las redes secundarias de Catalunya y, el 2 de noviembre del mismo año, se hizo cargo de su funcionamiento. Además de frenar los cierres, la Generalitat creó la nueva empresa pública ferroviaria Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) que, muy pronto, asumió la gestión de la antigua red de los Ferrocarriles Catalanes, garantizando la prestación de los servicios. Entonces, FGC inició un completo plan de modernización progresiva de la red que, en el caso concreto de la línea Martorell-Manresa, incluía la renovación completa de vías

Uno de los trenes de FGC en el cruce con la línea de vía ancha al norte de Sant Vicenç de Castellet. Archivo FGC (1995).



e instalaciones, la electrificación de la línea (1984), la renovación integral de Sant Vicenç estación (1986), entre otros, y la llegada de los nuevos trenes de la serie 211 (1987).

Por su parte, en la línea de vía ancha se empezaron a notar grandes cambios a partir de finales de la década de 1980-1989, cuando la sociedad gestora de la línea, RENFE, creó los nuevos servicios de Cercanías. La implantación de este nuevo concepto de servicio transformó por completo el aspecto visual de las antiguas y clásicas estaciones, como Sant Vicenç, con una nueva imagen corporativa, un nuevo estilo de espacios interiores más confortable, una nueva planificación horaria y, finalmente, la llegada de los nuevos trenes de la serie 447, diseñados específicamente para este tipo de servicio.



Una de las unidades de tren eléctrico de la serie 447 de Renfe, de la década de 1990-1999, en la estación de Sant Vicenç. Foto Joan C. Salmerón (2009).

Uno de los modernos trenes de la serie 211 de FGC que circulan entre Sant Vicenç y Castellbell. Archivo FGC (1990).





La estación de vía estrecha de Sant Vicenç se ha modernizado con la adaptación para PMR y la construcción de una subestación eléctrica. Foto Joan C. Salmerón (2024).

EL FERROCARRIL DEL NUEVO SIGLO

Años después, ya bien entrado el siglo XXI, los servicios de Cercanías en Catalunya volvieron a experimentar una nueva revolución visual: en 2010, a raíz de la asunción por parte de la Generalitat de Catalunya de parte de las competencias relativas a la gestión del servicio, nació la nueva marca Rodalies Catalunya. Así, además de otros aspectos, en las estaciones e instalaciones, como las de Sant Vicenç, se sustituyeron la C y el color rojo clásico de Cercanías, por la actual y característica R de color naranja. De cara al futuro más cercano, alrededor del año 2026 empezarán a llegar las primeras unidades que volverán a renovar el servicio de Cercanías, más o menos en paralelo a la llegada de los trenes de la nueva serie 312 a la vecina línea de Manresa-Lleida, que materializarán el traspaso definitivo de la explotación del servicio a FGC.



Uno de los trenes de Rodalies Catalunya en la estación de vía ancha de Sant Vicenç. Foto Joan C. Salmerón (2024).



Cruce de una de las modernas locomotoras duales de la serie 257 y un tren de viajeros de la serie 213 en la estación de FGC. Foto Joan C. Salmerón (2024).

En materia de servicios de vía estrecha, a principios del siglo XXI, FGC comenzó a implementar un nuevo concepto de metro regional que, en 2005, culminó con la llegada de las innovadoras unidades de tren de la serie 213. Poco después, en 2007, la empresa también procedió a la reforma integral de la estación de Sant Vicenç, que incluyó la construcción de un nuevo paso inferior y la adaptación de todos los elementos a PMR. Además, la estación también se amplió con la instalación de una nueva central eléctrica subterránea. Finalmente, en los últimos tiempos, FGC también ha modernizado la prestación de los servicios de mercancías mineras que pasan por la estación de Sant Vicenç con la adquisición de las nuevas locomotoras de la serie 257, vehículos duales innovadores de última generación.



Nueva imagen corporativa siguiendo el diseño clásico del transporte público. Foto Joan C. Salmerón (2024).



Un tren de mercancías encabezado por una de las modernas locomotoras 257 a su paso por el viaducto de Boades, al norte de Sant Vicenç. Foto Joan C. Salmerón (2023).

Uno de los trenes a vapor de la compañía Norte que realizaba servicios entre Barcelona y Manresa. Archivo Salmerón (c1915).

TRENES A VAPOR

La ubicación en Sant Vicenç de Castellet del depósito de la línea de vía ancha hizo que el material de vapor estuviera muy vinculado a la localidad, por donde circuló durante aproximadamente 110 años. La primera generación de trenes a vapor estuvo compuesta principalmente por locomotoras del tipo 1-2-0 y 0-3-0 preparadas para afrontar los fuertes desniveles de la línea. Fueron construidos en su mayoría por Sharp & Stewart en Inglaterra. Con el cambio de siglo comenzó a predominar en la línea la segunda generación de material, compuesta por locomotoras de gran tamaño que ya funcionaban en toda la red de la empresa Norte. Entre ellos destacaron el 0-3-0 y el 2-3-0, construidos principalmente en Alemania y Francia. Con la llegada de RENFE (1941) llegó también la tercera y última generación, compuesta por tipos de locomotoras

La creación de Ferrocarrils Catalanes supuso la adquisición de un moderno parque de locomotoras de vapor, turismos y vagones de mercancías. Archivo Salmerón (c1930).

Una de las locomotoras de vapor modernas de la serie 200 de los Ferrocarrils Catalanes. Archivo FGC (c1940).



tan conocidos como el Mikado (1-4-1), la Montaña (2-4-1) o las Bonitas (2-4-1). Se trata, por tanto, de las últimas locomotoras que albergaron el depósito de Sant Vicenç antes de que se retirara definitivamente la tracción a vapor a principios de la década de 1970-1979.

Por otro lado, por la línea de vía estrecha circularon dos generaciones: una, heredada de las anteriores empresas de Ferrocarrils Catalanes y otra, adquirida para adaptar los nuevos servicios a la formación de la red. La primera estuvo compuesta principalmente por locomotoras 1-3-0 de la línea Barcelona-Martorell, construidas por Energie en Bélgica, y las conocidas locomotoras Berga 0-3-0, de Manresa-Berga y construidas en Alemania y Barcelona, la segunda generación estuvo compuesta principalmente por las locomotoras Garratt de la serie 100 y las Energie de la 200 que circularon aproximadamente hasta la década de 1960-1969.

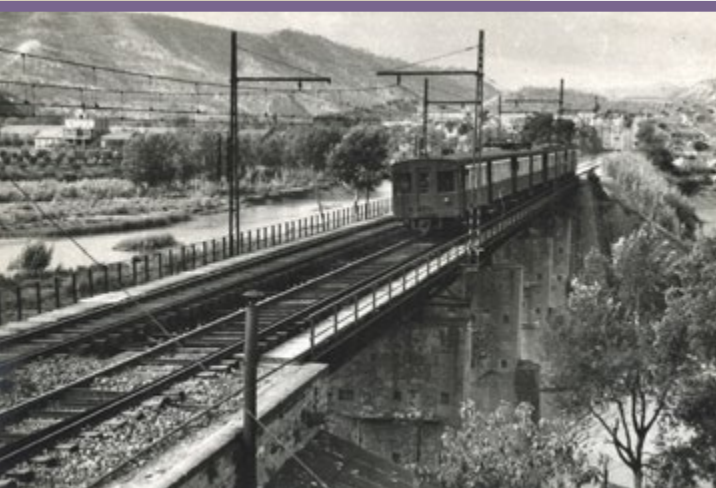


Reunión de trabajadores y directivos ferroviarios, en una imagen tomada probablemente en las instalaciones del depósito de vía ancha de Sant Vicenç de Castellet. Fondo ASVICA.F.

Maniobras, en el depósito de ancho de Sant Vicenç, entre una locomotora de vapor y una locomotora eléctrica tras una fuerte nevada. Fondo ASVICA.F (1962).



Uno de los modernos trenes eléctricos de vía ancha de los años veinte que pasaban por el viaducto del Llobregat, al norte de Sant Vicenç. Archivo del Museo de Vilanova (c1940).



TRENES ELÉCTRICOS Y DIÉSEL

Ya entrado el siglo XX, los primeros trenes con tracción distinta a la de vapor que circularon por Sant Vicenç fueron los Alfa Romeo gasolina de Catalans, aunque pronto les siguieron los nuevos e innovadores trenes eléctricos que llegaron con motivo de la electrificación de la vía ancha del tramo Barcelona-Manresa, en 1928. Se trataba de las locomotoras de las series 7000 y 7100, y las unidades de tren de la serie 300. Posteriormente, con el cambio de tensión

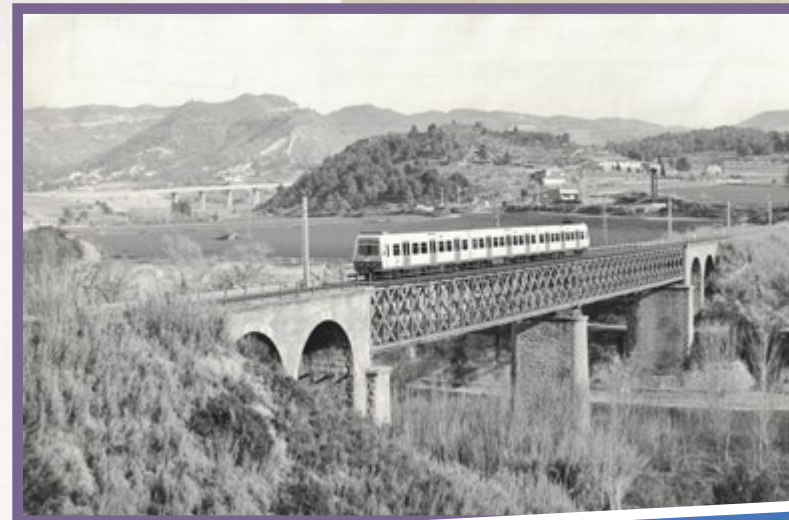
de línea en 1965, llegaron las locomotoras eléctricas de las series 7600 y 8600, y las unidades de la serie 600. Sin embargo, durante estos años también circularon por la línea otros trenes como los conocidos servicios Talgo, TER o Ferrobús con tracción diésel. Décadas más tarde, con la modernización de los servicios de cercanías, se fueron

incorporando progresivamente nuevas generaciones como las formadas por la serie 440 o la actual 447.



Una de las locomotoras Alsthom de los Ferrocarriles Catalanes remolcando una unidad eléctrica naval de los años sesenta, entre Castellbell y Sant Vicenç. Foto C. Salmerón (1975).

Uno de los modernos trenes eléctricos de la serie 211 de FGC en el viaducto de Boades, al norte de Sant Vicenç. Foto Lluís Grifé (1987).



En cuanto a la red de los Ferrocarrils Catalans, la tradicional tracción a vapor empezó a ser sustituida a partir de los años cincuenta por las locomotoras diésel Alsthom y los automotores diésel MAN. A partir del año 1971, por Sant Vicenç empezaron a circular los automotores eléctricos Naval, aunque, hasta la electrificación de la línea en 1984, eran arrastrados por las locomotoras Alsthom. Posteriormente, ya bajo la gestión de FGC, el material se fue renovando progresivamente: a partir de 1987 llegan las unidades de viajeros de la serie 211; en 1990, las locomotoras diésel de mercancías de la serie 254; a partir de 1998, las actuales unidades de la serie 213; y, finalmente, en 2023, las locomotoras duales diésel y eléctricas de mercancías de la innovadora serie 257.



Un tren de la serie FGC 213, que circula actualmente por toda la red Llobregat-Anoia, en el viaducto del Llobregat en Sant Vicenç. Foto Joan C. Salmerón (2024).



Tren de mercancías encabezado por una de las nuevas y modernas locomotoras duales, diésel y eléctrica, de la serie 257 en la estación de Sant Vicenç. Foto Joan C. Salmerón (2024).

La estación de vía ancha contaba con diferentes vías e instalaciones para realizar las maniobras de los distintos trenes. Fondo ASVICA.F.

LAS ESTACIONES Y LOS TALLERES



Desde el principio, la construcción del primer ferrocarril, además de las posteriores tareas de apoyo que asumió Sant Vicenç, la convirtieron, más que una villa con ferrocarril, en una auténtica villa ferroviaria, con un remarkable y variado conjunto de instalaciones.

La estación de vía ancha (1859), inicialmente destinada a la gestión del tráfico industrial y humano local, a partir de 1914, creció sustancialmente gracias a la construcción de la doble vía y, sobre todo, gracias a la apertura en 1917 del nuevo depósito de vapor: la playa de vía se amplió significativamente para dar cabida a las nuevas tareas de formación y maniobras de trenes, y los edificios se completaron con un puente giratorio, una rotonda, un foso, depósitos de agua y combustible y dos grúas. En 1928, tras la electrificación,

La antigua estación de vía estrecha durante los últimos tiempos de servicio, antes de la creación de FGC. Archivo FGC.



El compartimento de Ares disponía de un volquete de vagones para vaciar las cargas de sal. Archivo Salmerón (1960).



las instalaciones albergaron también una de las subestaciones eléctricas de la línea.

Por su parte, la estación de vía estrecha (1924), aunque de menor tamaño, contaba originalmente con hasta seis edificios, incluido el de viajeros, cinco vías y un muelle de mercancías. Durante la década de 1980-1989, ya bajo la gestión de FGC, la clásica estación, ya muy antigua, fue derribada y sustituida por una más funcional y adaptada al nuevo estilo de servicio de la línea.

Finalmente, las instalaciones de transbordo entre ambas estaciones, oficialmente denominadas Ares, se construyeron en 1939 para poder dar paso a la potasa procedente de Súrria y Sallent mientras se reconstruía el tramo de vía estrecha Monistrol-Sant Vicenç. Pasó a tener seis vías de ancho métrico y, tras el restablecimiento de la línea, permaneció en servicio hasta 2008, permitiendo enviar las producciones mineras al interior peninsular por ferrocarril.

La actual estación de FGC Sant Vicenç-Castellgalí. Foto Joan C. Salmerón (2024).



Desde 1859, la vida del pueblo de Sant Vicenç de Castellet siempre ha estado relacionada con las vías y las instalaciones del ferrocarril. Fondo ASVICAFA (1935).



SANT VICENÇ, UNA VILLA FERROVIARIA

Como villa ferroviaria que era, San Vicenç de Castellet también creció como villa de ferroviarios. De hecho, hasta la construcción de la primera línea, Sant Vicenç era tan sólo una pequeña aldea de una docena de casas. Fue con la llegada de las primeras industrias y, sobre todo, con el inicio de las obras ferroviarias que en la villa empezaron a llegar miles de nuevos obreros y trabajadores.

Después, con la inauguración de la línea, el crecimiento industrial y la desafortunada crisis de la filoxera, muchos de estos obreros decidieron quedarse, ocupados tanto en el ferrocarril como en las nuevas empresas. Posteriormente, la conversión de la línea en doble vía, que también incluía la construcción de las nuevas instalaciones del depósito de vapor, volvió a provocar la llegada de más trabajadores, destinados tanto a los trabajos de construcción como a la posterior gestión del depósito. De esta manera, en pocas décadas, la antigua pequeña aldea se convirtió en un verdadero trasiego de trenes y ferroviarios: mecheros de las locomotoras, maquinistas y fogoneros, mecánicos, personal de maniobras, guardianes de pasos a nivel, etc.

Personal de electrificación con destino al depósito de Sant Vicenç con uno de los vehículos de reparación de catenaria. Foto Archivo F. Ribera Salmerón.



Personal de mantenimiento y reparación de vías de Ferrocarriles Catalanes, en las proximidades de Sant Vicenç de Castellet. Archivo Salmerón.



Poco después, con la construcción de la línea de vía estrecha Martorell-Manresa volvieron a llegar nuevos obreros que, de nuevo, se establecieron en ella. Además, con la electrificación de la vía ancha, la instalación de la nueva subcentral y la posterior construcción del cargador Ares, Sant Vicenç volvió a requerir la presencia de más personal ferroviario especializado durante décadas.

Hoy en día, aquel espíritu ferroviario que hizo crecer la villa desde mediados del siglo XIX, se mantiene vivo gracias a la Associació Sant Vicenç de Castellet Amics del Ferrocarril, ASVICAFA, que promueve actividades recreativas relacionadas con el ferrocarril.

Un tren especial de aficionados al ferrocarril procedentes de toda Europa visita Sant Vicenç de Castellet. Archivo FGC (2011).



Las diversas tareas en el depósito de locomotoras de vapor ocupaban a una gran cantidad de empleados que vivían en la misma ciudad. Fondo ASVICAFA (1962).



Taquilla de la estación de vía estrecha, donde se expiden los clásicos billetes de cartón. Archivo FGC (1978).

