

Les locomotores “Berga”: una peça clau en l'eix ferroviari i industrial del Llobregat

Joan Carles Salmerón i Fernández

A finals del segle XIX, el creixement industrial que estava tenint lloc a les poblacions situades al llarg del riu Llobregat va requerir del desenvolupament d'infraestructures complementàries que facilitessin l'arribada i sortida de primeres matèries i productes manufacturats. En aquest context, el ferrocarril aviat va esdevenir el principal mitjà de transport de mercaderies i viatgers a la conca del Llobregat. Durant dècades, la tecnologia del vapor va representar el principal fil de vida i de desenvolupament social i econòmic de la zona. Tant és així, que les estimades locomotores “Berga” van romandre durant generacions com la imatge representativa d'aquella època de canvis industrials i socials.

Les “Berga” al Tramvia o Ferrocarril Econòmic de Manresa a Berga

Les locomotores “Berga” van arribar a la conca del Llobregat per servir el ferrocarril que unia Manresa amb Olvan i Guardiola de Berguedà, explotat per la companyia “Tramvia o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga”, que va adoptar aquest curiós nom atès que el traçat ferroviari travessava les poblacions en format tramviari. La línia va ser inaugurada per trams: entre Manresa i Puig-reig, l'any 1885; entre Puig-reig i Olvan, el 1887; i, des d'Olvan fins a Guardiola de Berguedà, l'any 1904. De la mateixa manera, el traçat va comunicar a Manresa amb la xarxa de via ampla l'any 1891.



Imatge inèdita, recentment descoberta, d'una de les locomotores primitives a l'estació de Manresa-Riu. COL·LECCIÓ FAMÍLIA COROMINES - LLUÍS ESPARBER (C1900).

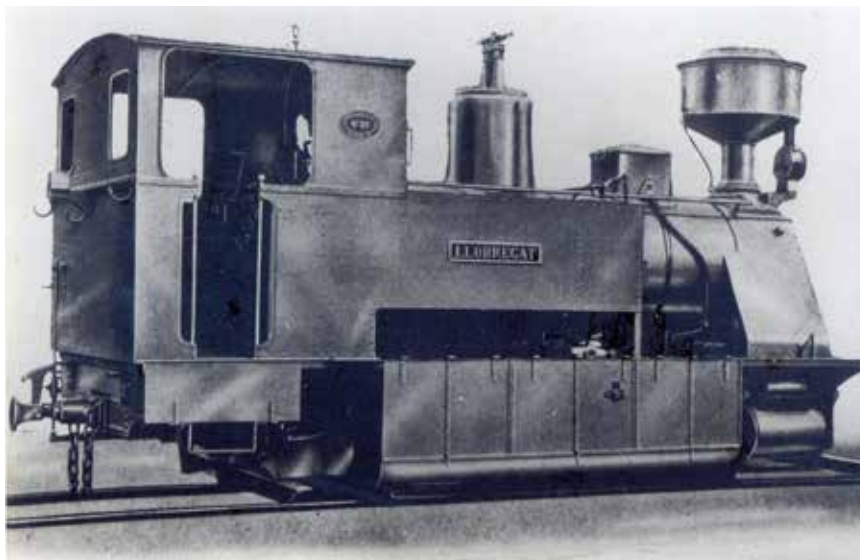
Inicialment, la companyia comptava amb només quatre primitives locomotores de vapor, que havien arribat a la línia entre 1884 i 1885. Totes quatre construïdes per la companyia muniquesa Lokomotivfabrik Krauss Co. i numerades 1-4, les dues primeres van participar en els treballs finals de construcció de la pròpia línia i, malgrat la seva escassa potència, les quatre van realitzar la totalitat dels serveis durant els primers anys de

funcionament. Per això, la inauguració de la línia fins a Olvan va motivar l'adquisició de noves màquines més grans i potents. En col·laboració amb la mateixa constructora de les primeres quatre locomotores, es van iniciar els estudis per al nou disseny i la primera “Berga”, prototipus del model, va arribar des d'Alemanya l'any 1888. Les proves van ser tan positives que la companyia va encarregar la construcció de tres noves màquines i la firma Krauss també va construir-ne més per a diversos ferrocarrils de la resta d'Espanya i Europa. D'aquesta manera, les noves locomotores van arribar els anys 1891, 1896 i 1897.

La millora en el servei que va suposar l'adquisició del nou parc motor, així com el progressiu desenvolupament de la puixant indústria de la zona, van motivar l'augment de circulacions i el perllongament de la línia fins a Guardiola de Berguedà. Per aquest motiu, la companyia va decidir ampliar substancialment la seva flota amb noves “Berga”. En aquest cas, les comandes van ser fetes a constructores barcelonines que, sota la llicència de Krauss, van construir catorze noves màquines. Les dues primeres van ser construïdes per “Talleres Nuevo Vulcano” i van arribar l'any 1901. La resta, per la seva banda, van ser construïdes per la

“Maquinista Terrestre y Marítima” i van arribar en tres lots de quatre locomotores els anys 1902, 1904 i 1911. Les 18 locomotores “Berga” van ser registrades amb les numeracions del 5 al 22, així com cadascuna d’elles va ser batejada amb el nom d’algun topònim de la zona. Des de l’arribada de les primeres unitats, les “Berga” van encarregar-se de la pràctica totalitat dels serveis de viatgers i mercaderies.

L’any 1919, la línia de Manresa a Olvan i Guardiola, juntament amb les línies de via estreta de Barcelona a Martorell i de Martorell a Igualada, va integrar-se dins de la nova empresa “Compañía General de Ferrocarriles Catalanes” (CGFC) que, amb la construcció del tram entre Martorell i Manresa, va esdevenir la xarxa de via estreta més important de Catalunya. A partir de llavors, les “Berga” van passar a formar part del parc unificat dels Ferrocarrils Catalans i, per tant, van ser renumerades del 25 al 42. Per la seva banda, les primitives locomotores 1-4 van ser desballestades. La creació de la nova companyia, també va comportar l’adquisició de un nou material motor i mòbil que s’adaptés als nous serveis i recorreguts, més llargs i exigents. D’aquesta manera, les locomotores “Berga” van ser destinades a la realització de serveis secundaris i maniobres al llarg de tota la xarxa, si bé, quatre d’elles van ser apartades del servei durant la dècada dels vint.



Fotografia de fàbrica de la locomotora núm. 14 amb tots els elements tramviaris. ARXIU SALMERÓN (1902).



La locomotora núm. 6 del TFEMB a l’estació de Guardiola en els primers anys de servei. ARXIU HISTÒRIC D’FGC (C1905).

Una locomotora “Berga” va participar en la construcció de la línia de Manresa a Súria a la conca del Cardener. ARXIU ICL IBERIA (C1920).





Un tren especial amb directius dels Ferrocarrils Catalans a l'estació de Guardiola-Bagà. ARXIU SALMERÓN (1951).

La locomotora núm. 41, destinada al tram explotat per EFE, realitza maniobres a l'estació d'Olvan. ARXIU HISTÒRIC D'FGC (1961).

Passats els durs anys de la Guerra Civil i la postguerra, el 1951 l'Estat va decidir nacionalitzar el tram entre Manresa i Olvan (la concessió estatal havia caducat anys abans). En conseqüència, part del personal i de la flota dels Ferrocarrils Catalans, incloses cinc locomotores "Berga" (27, 28, 29, 38 i 41), van passar a dependre de l'organisme "Explotación de Ferrocarril-

les por el Estado" (EFE). Així, aquestes cinc locomotores van començar a prestar servei exclusivament al tram entre Manresa i Olvan, mentre les nou restants van circular per la resta de la xarxa i el tram entre Olvan i Guardiola de Berguedà. Aquesta curiosa situació d'explotació va mantenir-se fins a l'any 1962, moment en què l'Estat va retornar la gestió del tram Manresa-

Olvan als Ferrocarrils Catalans. Tanmateix, durant aquell període, tant CGFC com EFE havien començat a adquirir nou material motor per modernitzar les seves flotes i la majoria de les "Berga" havien estat retirades del servei des de finals dels anys cinquanta.

L'última locomotora "Berga" en funcionament, la número 34, va prestar serveis de maniobres a l'estació de Figols-Les Mines fins al dia 1 de juny de 1969, moment en què va ser apagada definitivament. Des de la seva retirada, les locomotores van restar apartades als tallers de Sallent i Martorell i, amb el pas dels anys, cadascuna va viure destins diversos.

Característiques i evolució tècnica de les "Berga"

Les locomotores de vapor "Berga" eren del tipus 0-3-0WT, és a dir, consistents en un xassís de tres eixos fixes, sense bisell ni davanter ni posterior, que allotjaven la caldera i els tancs en un mateix conjunt. Les màquines disposaven de rodes de 920 mm de diàmetre amb una distribució plana Walschaerts que transmetia, amb el vapor provinent de la caldera de vapor saturat (timbrada a 12 kg/cm²), el moviment creat per dos cilindres de 320 per 500 mm. Tenien una potència total de 360 CV i 3.250 kg d'esforç a tracció. En quant als elements de combustió, els tancs d'emmagatzematge tenien capacitat per a 2.400 litres d'aigua i 1.400 kg de carbó. Les "Berga" pesaven 19.000 kg en buit i 23.000 en servei, una quantitat lleugerament inferior al cas de les locomotores construïdes a Barcelona (atès que els seus tancs tenien capacitat per a 1.500 litres d'aigua). Aquestes locomotores venien equipades amb un modern i innovador sistema de fre d'aire comprimit que actuava sobre els cilindres i només s'aplicava sobre la mateixa locomotora.

Atesa la seva condició de vehicles semi-tramviaris, les "Berga" disposaven de portes inferiors que protegien els mecanismes i les rodes de la locomotora dels cops i la pols de la primitiva carretera, alhora que evitaven espantar els cavalls i animals que



Un tren encapçalat per la locomotora núm. 28 a l'estació de Gironella.



La locomotora núm. 29, construïda per Talleres Nuevo Vulcano, es troba conservada a la Pobla de Lillet. COL·LECCIÓ ALBA LÓPEZ (2018).



La locomotora núm. 31 exposada al nou Espai de la via mètrica d'FGC a Martorell-Central. COL·LECCIÓ JOAN C. SALMERÓN (2022).



circulaven entre Manresa i Berga. De la mateixa manera, estaven dotades d'un gegant apagaguspisres a la part superior de la xemeneia per tal de reduir el risc d'incendi als camps de conreu situats a les rodalies de la línia.

Amb la integració de la línia de Manresa a Olvan i Guardiola a la xarxa dels Ferrocarrils Catalans, les locomotores "Berga" van ser sotmeses a algunes modificacions tècniques: en primer lloc, es van suprimir les proteccions i elements que les caracteritzaven com a locomotores de tramvia; posteriorment, l'enganxall tramviari va ser substituït per un d'unificat dels Ferrocarrils Catalans; i, finalment, els sistema de fre original va ser reemplaçat per un modern sistema d'aire comprimit Westinghouse que incloïa un compressor lateral i cilindres metàl·lics situats sobre la cabina de la locomotora.

Un patrimoni excepcional

Dissenyades específicament per servir la línia Manresa-Olvan-Guardiola de Berguedà, les locomotores "Berga" van assolir gran estima i importància social durant dècades, com el reflex d'una època de profunds canvis i creixement industrial i social. Si bé del total de la sèrie, diverses unitats van ser desballestades o utilitzades com a font de recanvis, la sort va fer que un total de set locomotores sobrevisquessin i fossin, posteriorment, conservades. Es tracta de les unitats 27, 29, 31, 33, 34, 37 i 41, que en l'actualitat es troben en diferents indrets, respectivament: l'antiga estació d'Igualada, el Museu del Ferrocarril de La Pobla de Lillet, el nou museu d'FGC a Martorell-Central, l'estació de Martorell-Enllaç, també propietat d'FGC, l'estació d'autobusos de Navàs, i sengles carrers de Cornellà de Llobregat i Mollet-russa. Un patrimoni excepcional que ens recorda els nostre passat social i industrial.

Joan Carles Salmerón i Fernández

Historiador i director de Terminus Centre d'Estudis del Transport