

# Els trens de la línia de Manresa a Berga i Guardiola: una història en moviment

Joan Carles Salmerón i Fernández

Al llarg dels seus prop de noranta anys de servei la línia ferroviària que vertebrava la conca del Llobregat, des de Manresa fins a Guardiola de Berguedà, va comptar amb un total tres generacions de material motor i mòbil.

La primera generació estava formada per un total de 22 locomotores de vapor que van fer tots els serveis durant més de tres dècades, des de la construcció i inauguració de la línia l'any 1885 fins als anys vint del segle XX. Les

primeres quatre locomotores van ser construïdes a la casa alemanya Krauss entre 1884 i 1885, formaven la sèrie 1-4 i les seves petites dimensions, ben aviat, van demostrar que no eren adequades per al creixement de la companyia. Així, la necessitat de buscar una locomotora de més potència va portar a adquirir en els següents anys les 18 locomotores conegudes com a "Berga". Les primeres quatre unitats també van ser construïdes a Alemanya

per Krauss, entre 1888 i 1896, i les 14 unitats posteriors a Barcelona entre els anys 1901 i 1911. Van ser les locomotores més conegudes i estimades de la línia, des dels seus inicis, encara com a tramvia de vapor, fins a la seva retirada a mitjan segle XX. Aquesta generació també comptava amb una quarantena de cotxes de viatgers i diversos centenars de vagons de mercaderies, que van realitzar tots els serveis de la línia durant els primers anys de servei.

La locomotora "Berga" núm. 8 al seu pas per Sallent. ARXIU SALMERÓN (C1910).





Moviment de vagonets de mercaderies a l'estació de Guardiola, inicis del segle XX.  
ARXIU SALMERÓN (C1910).

La segona generació de material que va circular per la línia va arribar amb la formació dels Ferrocarrils Catalans. Per un costat, la nova companyia va adquirir un total de 17 locomotores construïdes a Bèlgica en les següents dècades: 8 unitats del tipus 1-3-0+0-3-1T, dedicades als grans trens de mercaderies i conegudes pel seu sistema d'articulació del tipus Garratt, que van formar la sèrie 100; i 9 del tipus 1-3-1T, que van formar la sèrie 200 i estaven més especialitzades en els serveis de viatgers. Dins d'aquesta generació també s'inclouïa una quarantena de cotxes de viatgers



Una clàssica composició de viatgers entre Fígols - Les Mines i Cercs. ARXIU SALMERÓN (1932).



Un tren de transport de miners a l'estació de Fígols - Les Mines.  
ARXIU SALMERÓN (C1944).





Una de les locomotores del tipus Garratt a l'estació de Manresa-Alta. ARXIU HISTÒRIC D'FGC (1931).



Un tren de mercaderies remolcat per la locomotora núm. 11 a l'estació d'Olvan-Berga, amb direcció Guardiola. COL-LECCIÓ P. WILLEN (1961).



La locomotora 209 amb inscripcions de "Carbones de Berga". ARXIU HISTÒRIC D'FGC (1955).



Els anys cinquanta van arribar noves generacions de material dièsel format per locomotores i automotors. ARXIU HISTÒRIC D'FGC (1957).



Una de les locomotores del tipus Mallet al centre de Gironella. COL-LECCIÓ M. BIBIÀ.

i centenars de vagons de mercaderies, que circulaven per tota la xarxa i estaven especialment dissenyats per a grans càrregues i llargues distàncies. La formació de la xarxa ferroviària, de prop de 200 km de longitud, entre Barcelona, el Berguedà i l'Anoia també va provocar canvis a la línia entre Manresa i Guardiola amb la incorporació als serveis de viatgers de locomotores més potents provinents de les antigues companyies, especialment de la línia entre Barcelona i Martorell, relegant les locomotores "Berga" a serveis més secundaris. En aquesta mateixa generació també es poden incloure un seguit de locomotores de segona mà: un total de set unitats adquirides entre 1943 i 1952, que van arribar a la línia per suplir les carències de la postguerra i la manca de material de nova construcció. L'etapa compresa entre els anys vint i els



Una composició tradicional amb locomotora de vapor, cotxe-correu i cotxes de viatgers a l'estació de Guardiola. COL-LECCIÓ P. WILLEN (1961).



Darrer tren de la línia entre Olvan-Berga i Manresa. COL-LECCIÓ C. SALMERÓN (1973).



La locomotora Alsthom 705 de tornada al Berguedà per ser exposada a l'estació de Guardiola. COL-LECCIÓ JOAN C. SALMERÓN (2023).

cinquanta, malgrat la interrupció de la guerra civil i les seves conseqüències, va ser el període amb més circulacions de la línia, amb grans volums de viatgers i de mercaderies.

Finalment la tercera, i darrera, generació es correspon amb el material dièsel que va ser adquirit a partir dels anys cinquanta, durant el procés de modernització que va endegar la companyia ferroviària. Per una banda, van arribar un total de 11 locomotores, construïdes entre 1955 i 1965 per Alsthom amb diferents empreses espanyoles; i, per l'altra, també van arribar un seguit d'automotors dièsel construïts a Alemanya per les firmes Ferrostaal i MAN, durant finals dels cinquanta i primers dels seixanta. Es tractava de nous models que es van estendre per gran part de les xarxes de via estreta de la Península Ibèrica. Durant els darrers anys de servei també van circular un seguit de cotxes de viatgers de carrosseria metàl·lica que formaven composicions amb les locomotores Alsthom. Aquest material va ser el últim que va prestar servei a la línia abans de les Clausures dels anys 1972, tram entre Guardiola i Olvan Berga, i 1973, tram fins a Manresa.

**Joan Carles Salmerón i Fernández**

Historiador i director de Terminus Centre d'Estudis del Transport