

RAILWAY STATION AND THE RIERA DE LA SALUD BRIDGE OF SANT FELIU DEL LLOBREGAT

INDUSTRIAL HERITAGE AT RISK.

This document follows the template proposed by TICCIH for industrial sites at risk

**“LET’S SAVE THE RAILWAY STATION AND THE
RIERA DE LA SALUD BRIDGE OF SANT FELIU DE
LLOBREGAT”**



Realizado por la Plataforma Salvemos la Estación del tren

11 de septiembre de 2020

Sant Feliu de Llobregat, Barcelona

REASONS FOR ACTION

La estación de ferrocarril y el puente de la riera de la Salud, de Sant Feliu de Llobregat, población situada a 15 km de Barcelona fueron construidos en 1854. Constituyen unos de los pocos primeros ejemplos de arquitectura ferroviaria que se han conservado íntegramente en Catalunya y España. Esto debería haber sido suficiente para proteger estos elementos de patrimonio industrial. Por su valor histórico y por su significado industrial y social, son una parte del legado de Cataluña.

Desafortunadamente las circunstancias que rodean este hito afectan gravemente a estos elementos y se encuentran severamente amenazados por el soterramiento de las vías del ferrocarril as su paso por el municipio.

Hace 10 años, en 2010, la plataforma Salvemos la Estación del tren ya inició una campaña para conservar la estación de Sant Feliu de Llobregat y el puente de la riera de la Salud como uno de los últimos testimonios de las primeras líneas del Ferrocarril en Cataluña y de España. Desafortunadamente, el propietario del edificio y del puente, Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), rechazó considerar nuestra petición y mantuvo el derribo de estos elementos en el proyecto de soterramiento de las vías del tren en el municipio de Sant Feliu de Llobregat

Las inminentes obras implican la destrucción del edificio de la estación y del puente de la riera de la Salud; y con ello nos privará de unas construcciones de significativa importancia de la arquitectura industrial ferroviaria de mediados del siglo XIX en España y Cataluña.

Esta Acción de Alerta debe de ser una llamada urgente para pedir a Adif, a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y al Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat que hagan todo lo que sea necesario para salvaguardar este patrimonio industrial ferroviario más antiguo de España en funcionamiento y representativo de las primeras estaciones de viajeros.

Es necesario profundizar el análisis dentro del proyecto de soterramiento de las vías del tren y valorar otras alternativas al derribo que contemplen salvaguardar estas construcciones ferroviarias de valor histórico-industrial (estación y puente de la riera de la Salud). Alternativas al derribo han sido posibles en otras poblaciones y solicitamos que se estudien.

Es por ello por lo que desde la Plataforma Salvemos la Estación del tren estamos lanzando esta campaña de emergencia nacional e internacional, para salvar la estación y el puente del ferrocarril de su demolición. Por extensión urge la conservación de esta arquitectura ferroviaria icónica de mediados del siglo XIX, de gran valor histórico, ferroviario e industrial, en cuanto a elementos únicos que es diferente de los habituales sitios patrimoniales, y que no ha recibido la misma atención, pero no obstante preciosa para conservarse.

A.- Identity of the Industrial Artifact

A.1.- Original name and Current name

I. ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE SANT FELIU DE LLOBREGAT

II. PUENTE DEL FERROCARRIL DE LA RIERA DE LA SALUD



Vista de la fachada de la entrada de la estación



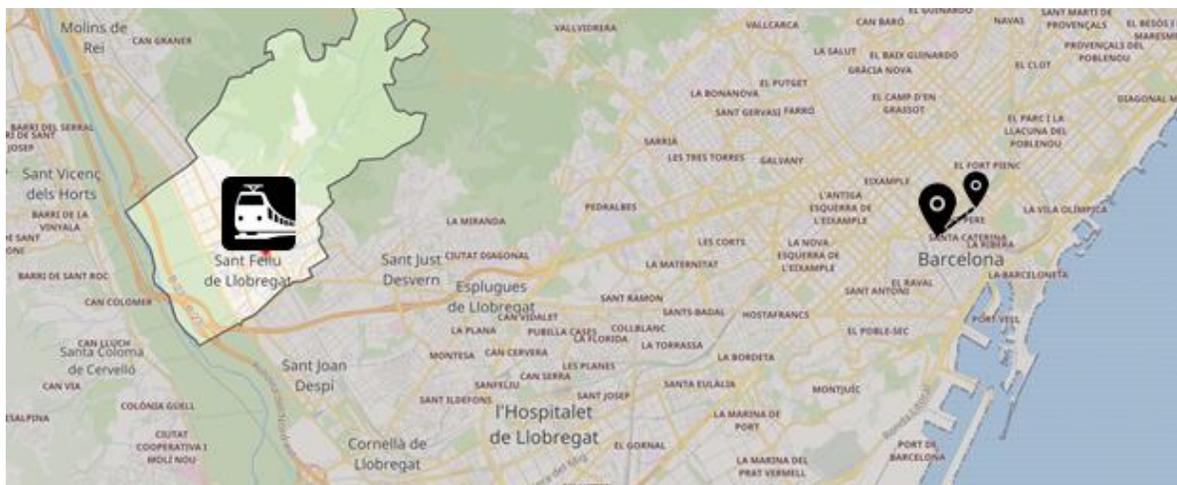
Vista de la fachada de los andenes



Vista del puente de la riera de la Salud

A.2.- Address/Location Town, Country, Street

- Country: Spain – España
 - Autonomous community: Catalonia – Cataluña
 - Region: Barcelona
 - County: Capital del Baix Llobregat
 - Town: 08980 Sant Feliu de Llobregat
- **Estación del Ferrocarril de Sant Feliu de Llobregat**
 - Address: Plaza de la estación
 - GPS: 41° 22' 59" N, 2° 02' 53" E
 - **Puente del Ferrocarril de la riera de la Salud**
 - Address: Passeig dels Pins
 - GPS: 41° 23' 07.6" N, 2° 02' 41.7" E



Ubicación en el plano de Sant Feliu de Llobregat respecto a la ciudad de Barcelona



Vista aérea de la estación de Sant Feliu de Llobregat

A.3.- Activity sector

- Railway Heritage.

A.4.- Size

- I. La estación del ferrocarril es un edificio aislado de planta única de aproximadamente de 285 metros cuadrados de superficie.
- II. El puente del ferrocarril es de ladrillo y tiene una longitud aproximada de 10,90 metros y 5 metros de ancho.

A.5.- Property

- Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias)
Entidad pública dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
⇒ <http://www.adif.es/>

B.- Current heritage Protection Status

B.1.- Protection

- El edificio de la estación de Sant Feliu y el puente del ferrocarril de la riera de la Salud **no disponen de ninguna protección especial que impida su destrucción.**

B.2.- Heritage inventories

- El edificio de la estación y el puente de la riera de la Salud están inventariados en:
 - El edificio de la estación forma parte del **Inventario del Patrimonio Arquitectónico de Cataluña, elaborado** por la Dirección General del Patrimonio de Cultura de la Generalitat de Cataluña.

Inventario del Patrimonio Arquitectónico de Cataluña

- Edificio de la estación. Número de inventario: 19114

⇒ <http://invarquit.cultura.gencat.cat/Cerca/Fitxa?index=92&consulta=MCU0KzA4MjExNCU=&codi=19114>

- El edificio de la estación y el puente de la riera de la Salud forman parte del **Mapa de Patrimonio Cultural de la Diputación de Barcelona y del Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat, elaborado por** la Oficina de Patrimonio de la Diputación de Barcelona.

Mapa de Patrimonio Cultural de Sant Feliu de Llobregat

- Edificio de la estación. Número de ficha: 08211/12

⇒ <https://patrimonicultural.diba.cat/element/estacio-de-tren-1>

- Puente de la "riera de la Salud". Número de ficha: 08211/140

⇒ <https://patrimonicultural.diba.cat/element/pont-del-ferrocarril-riera-de-la-salut>

Descargar mapa en pdf:

⇒ <http://patrimonicultural.diba.cat/uploads/08211/memoria.pdf>

- El edificio de la estación también figura en el **Inventario de patrimonio industrial, elaborado por** el Museo Nacional de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña (mNACTEC).

Inventario de patrimonio industrial "Museu al carrer"

- Edificio de la estación. Número de ficha: 08211/12

⇒ <https://mnactec.cat/museualcarrer/ca/elements/estacio-de-sant-feliu-del-llobregat>

B.4.- Protection judgment

- Por último, cabe destacar los siguientes dictámenes:
 - **Dictamen del Instituto de Estudios Catalanes (IEC)**, que es la academia principal de artes y ciencias de Catalunya. El dictamen se posiciona favorablemente a la conservación del edificio histórico de la estación del tren de Sant Feliu y considera que las obras del soterramiento de las vías pueden ser compatibles con la conservación del edificio.

Dictamen de la Sección de Ciencias y Tecnología del IEC sobre la conservación del edificio histórico de la estación de tren

⇒ <https://app.box.com/s/9japq5x8t1mf4id6mb3r3dlwyckk9zlg>

- **Dictamen de la Comisión Cívica de Patrimonio del Baix Llobregat**, que reconoce la estación como **“un elemento de valor excepcional del patrimonio ferroviario catalán y de la península ibérica, que testimonia las primeras actuaciones en este medio de transporte”** y considera que **“deberían agotarse todas las posibilidades técnicas que permitan la conservación de la estación.”**

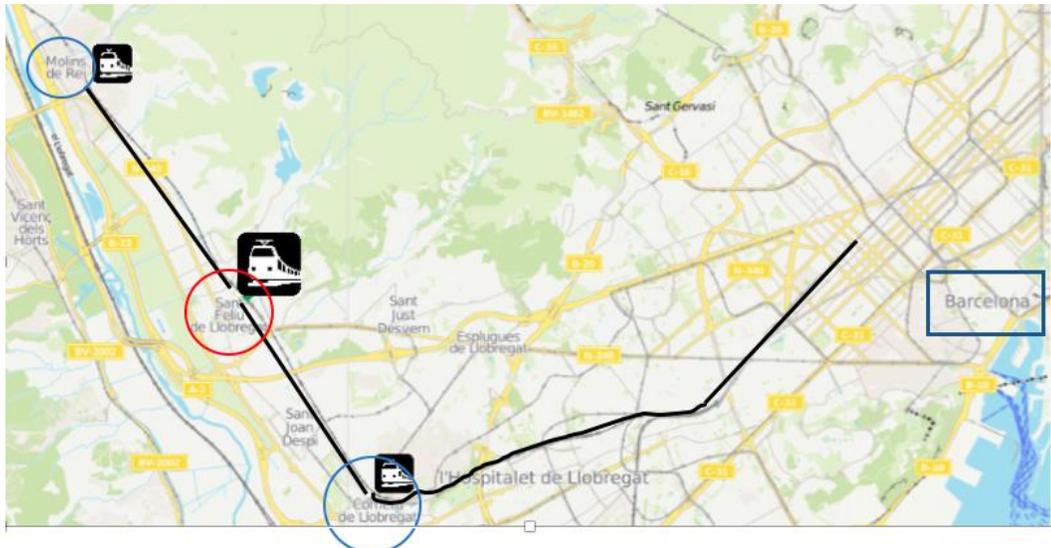
Dictamen de la Comisión Cívica de Patrimonio del Baix Llobregat sobre la conservación de la estación

⇒ <https://app.box.com/s/3thcqvvhrjyazk7owc6w8ruj39ghrn9>

C.- Statement of Significance

C.1.- Priority Value

- La estación de Sant Feliu de Llobregat es una de las cuatro estaciones de ferrocarril más antiguas de España y Catalunya en funcionamiento, construidas todas ellas en 1854, y una de las cinco más antiguas de España que se conservan. Tres de estas estaciones y el puente de la riera de la Salud pertenecen a la línea de Barcelona-Molins de Rei. La cuarta estación catalana es la Sant Andreu Comtal de la línea Barcelona-Granollers. **Han dado servicio durante estos 166 años y conservan su integridad i y su autenticidad.**
- Fuera de Catalunya, de las primeras estaciones de ferrocarril únicamente se conserva la estación de Grao de Valencia (1852), considerada por algunas fuentes la más antigua que se conserva en España, pero las vías en este lugar se desmantelaron en 1990.



Ubicación en el plano de las estaciones de Cornellà, Sant Feliu y Molins de Rei

C.2.1.- Singularity Value

- La primera línea de ferrocarril que se inauguró en España unió Barcelona con la ciudad de Mataró (30km NE de Barcelona) en 1848. Le siguieron la línea Madrid-Aranjuez (1851) y las de Gijón-Langreo y Valencia-Játiva en 1852.
- En Catalunya, después de línea Barcelona-Mataró, primera del estado español y de Catalunya, se inauguraron en 1854 las líneas Barcelona-Granollers y Barcelona-Molins de Rei, constituyendo la segunda y la tercera línea del ferrocarril de la red ferroviaria catalana.
- **De las primeras líneas del ferrocarril de España únicamente se conservan:** las estaciones del Grao de Valencia (1852), que dejó de dar servicio a finales de los años 90, la estación de Sant Andreu Comtal (1854) de la línea de Barcelona-Granollers y las tres estaciones de la línea Barcelona-Molins de Rei: Cornellà, **Sant Feliu de Llobregat** y Molins de Rei.

C.2.2.- La singularidad de conjunto de la línea Barcelona-Molins de Rei

- A parte del valor del valor singular intrínseco de la estación de Sant Feliu de Llobregat se debe añadir **el valor patrimonial del conjunto de la línea de Barcelona-Molins de Rei** donde se conservan tres de las cuatro estaciones más antiguas en funcionamiento en España y el puente de la riera de la Salud, uno de los primeros puentes construidos íntegramente en ladrillo, **constituyendo un conjunto ferroviario único en España.**
- Esta línea tiene además tiene la singularidad de ser **la primera línea de ferrocarril de España, en disponer de doble vía en todo su recorrido (1855)**, para incrementar el tránsito de pasajeros y mercancías, medida que la situó a la vanguardia en el desarrollo ferroviario en España.

- El puente de la riera de la Salud es de estilo “flat bridge”, **construido con ladrillos que en aquel tiempo en España fue toda una novedad y rejuntados con cemento Portland**, inédito en su uso arquitectónica en España.
- Existieron otros puentes a lo largo la línea; como los de la carretera de Sarrià a la entrada de la estación de Sants y otro en Molins de Rei, ya desaparecidos. En la actualidad **únicamente se conservan dos puentes de este estilo en la línea**: el de Sant Feliu de Llobregat y otro en Esplugues de Llobregat.
- La estación de Sant Feliu junto a las estaciones de la misma línea (Cornellà y Molins de Rei), y el puente de la riera de la Salud, tienen un valor de conjunto. Además, **son un testimonio único de la influencia de la arquitectura ferroviaria inglesa en el inicio del ferrocarril en Catalunya y en España**.

C.3.- Rarity

- La estación de Sant Feliu de Llobregat, junto a las de Sant Andreu Comtal, Cornellà y Molins de Rei **son las únicas en España que aún están en funcionamiento y se conservan íntegramente de las pioneras estaciones ferroviarias erigidas a raíz de la llegada del ferrocarril**.
- El puente de la riera de la Salud es uno de los dos últimos puentes construidos de ladrillo de esta época.

C.4.- Esthetical & Architectural Value

- Según afirma Carlos Urkiola, historiador por las Universidades de Barcelona y Montpellier y especializado en temas ferroviarios **"las estaciones de la sección de Barcelona a Molins de Rei son verdaderas joyas de la arquitectura ferroviaria y tienen un *British touch*"¹**.
- Expertos e historiadores, afirman que cuando en 1853 Michel de Bergue diseñó la construcción de la línea Barcelona-Molins de Rei, se basó en el modelo constructivo británico de la época. **De Bergue quiso dar a la línea el toque “Made in England” de su Inglaterra natal**. En ese momento, Inglaterra estaba a la vanguardia europea en la tecnología del ferrocarril. Así, todo el material de hierro de la línea se importó del Reino Unido: locomotoras, coches de viajeros, vagones de mercancías, etc., incluso los raíles eran ingleses. **Para la construcción de las estaciones, los túneles y los puentes se siguieron los mismos criterios que se utilizaban en el Reino Unido en 1850**.

¹ Carlos Urkiola i Cases, (2004) “*El carril de Barcelona a Molins de Rei i Martorell*”, Centro de Estudios Comarcales del Baix Llobregat

- Encontramos que el diseño arquitectónico sigue dos estilos muy en boga en la Inglaterra de la época: el estilo neogótico y el italianizante. Presentan grandes similitudes con algunas de las construcciones que existen en Derbyshire (en 2020 una parte del Valle de río Derwent fue declarado Patrimonio de la Humanidad). En concreto la estación de Sant Feliu tiene grandes similitudes con la antigua estación de Belper (1840-1973) en la línea Derby-Chesterfield.

Podemos concluir que:

- 1.- Las estaciones de Comellà, Sant Feliu y Molins de Rei son verdaderos modelos únicos en España, presentan un estilo arquitectónico muy interesante y original que forman parte de la arquitectura ferroviaria inglesa, construidas en 1854.**
- 2.- El puente de la riera de la Salud es una obra única de ingeniería de la época en España y sigue activo hoy en día. Es sin duda un elemento significativo y muy importante del patrimonio histórico, ferroviario e industrial de la comarca del Baix Llobregat y de la Península Ibérica y es un elemento importante de la herencia de transporte de mediados del siglo XIX, que preserva los orígenes del ferrocarril en España.**

C.5.- Integrity and authenticity value

- En la actualidad la estación y el puente, con 166 años de antigüedad, presentan **un buen estado de conservación** y preservan **la fisonomía y la autenticidad con la que fueron construidos en 1854.**
- En estos 166 años de funcionamiento ininterrumpido, las funcionalidades constructivas del edificio se han visto adaptadas por el incremento de pasajeros y con especial atención a personas con movilidad reducida. El edificio conserva **la integridad original que se ha visto ligeramente alterada, pero no se ha destruido ninguna de sus partes**

C.5.1.-Changes, additions

- En 1991 la operadora RENFE realizó trabajos de remodelación del edificio de la estación, adaptando el edificio para el acceso de personas con movilidad reducida y dotándolo de una marquesina, exenta al edificio, a los andenes de la estación.
- En el interior del edificio, el plano del pavimento de la planta fue recrecido juntamente con los andenes exteriores para reducir el desnivel de acceso a los trenes. En la fachada principal se añadió una rampa para acceder al vestíbulo quedando, de esta forma, la estación adaptada a personas con movilidad reducida.

- Las fachadas se sanearon y para el pintado de las paredes se adoptó una solución cromática adaptada a la imagen corporativa que RENFE da a sus estaciones de viajeros: se pintaron de blanco las paredes y de un color ocre los falsos sillares de piedra de las ventanas, puertas, cornisas y ángulos de las fachadas.
- En cuanto a la balaustrada del tejado original se camufló por una capa de enlucido pintada, aspecto que no tenía en origen.
- Actualmente el cuerpo central de la estación está destinado al público y acceso a los andenes. El cuerpo izquierdo, donde antiguamente se encontraba la vivienda del jefe de estación, hoy en día, está destinado a la cantina o cafetería de la estación, y el lado derecho se ha destinado a la venta de billetes y atención a los viajeros.
- **Las adaptaciones funcionales realizadas en estos 166 años han sido superficiales y no impiden la recuperación de su aspecto original.**



Rampa y escaleras de acceso añadidas en la reforma de 1991



Marquesina añadida al edificio

C.6.- Identity value and significance

- El edificio de la estación y el puente del ferrocarril tienen para la ciudadanía de Sant Feliu, **no únicamente un valor histórico sino también social**. La estación contiene una importante historia social y cultural tangible e intangible del desarrollo y crecimiento del municipio y de la comarca en los últimos 166 años; no solo a través de su importancia en la movilidad, sino también a través de **su papel cívico, social y cultural**.
- La estación **por su significado histórico, social y arquitectónico forma parte indiscutible de la memoria colectiva** donde generaciones la han utilizado para desplazarse y entre sus paredes han vivido historias diversas. La estación es sin duda **un espacio emblemático de la vida social de la ciudad y lugar de encuentro para personas, grupos y entidades**. La estación es un lugar de referencia para la ciudad como eje dinamizador de la vida social y es, por tanto, **un rasgo de identidad, un icono, un símbolo de arraigo y sentimiento de pertenencia a Sant Feliu**. Un legado que **tenemos la responsabilidad de preservarlo para futuras generaciones**.

- Además de las características arquitectónicas o históricas, **su importancia recae en la transcendencia que tuvo la llegada del ferrocarril para los ciudadanos** de Sant Feliu y de la comarca del Baix Llobregat, y supuso un cambio en la vida de sus habitantes convirtiéndose en el centro de comunicaciones que benefició la movilidad de personas y mercancías que posibilitó **la llegada de nuevas actividades industriales** y el desarrollo del comercio.
- **La conservación o pérdida de estos elementos de patrimonio industrial, hay que contextualizarlos en el entorno patrimonial de la ciudad (town)** de Sant Feliu del Llobregat, que en el periodo de la dictadura se destruyó gran parte del legado arquitectónico existente.
- **La demolición de edificio y el puente constituyen una gran pérdida para el patrimonio de la ciudad, de la historia industrial de la comarca del Baix Llobregat y de Cataluña.**

C.7.- Social Value

- En la valoración en que se determine la relevancia que puedan tener estos elementos ferroviarios, **no puede quedar excluido el significado que representan para las personas de la comarca.**
- Desde el momento en que se constituyó la Plataforma Salvemos la Estación del tren, en abril de 2010, hasta el día de hoy **cientos de personas han expresado el respaldo a salvaguardar estos elementos históricos.**
 - a. La campaña cuenta con un considerable **seguimiento a través de las redes sociales:** Facebook, Twitter, Instagram, YouTube, en constante aumento. También cuenta con un destacado **seguimiento a través del canal de noticias vía WhatsApp y Gmail** y, una web actualizada.
 - b. La Plataforma cuenta con **la adhesión de más de un centenar de entidades locales, regionales y nacionales que han mostrado su apoyo a la campaña.** Una amplia representación del tejido asociativo social y cultural.
 - c. También cuenta con el reconocimiento y **apoyo de asociaciones y colegios profesionales, así como corporaciones académicas** de reconocido prestigio nacional.
 - d. Hay que destacar también el **respaldo y la colaboración de un gran número de profesionales y académicos** (historiadores, arqueólogos, arquitectos, etc.), y también la adhesión de **catedráticos y profesores de universidades catalanas.**

- e. Las actividades y noticias de la Plataforma cuentan con un **amplio seguimiento en los medios de comunicación: prensa, radio y televisión de la comarca.**
- f. La Plataforma ha movilizado y sensibilizado a la población, en los últimos años, sobre la importancia de mantener estos elementos de patrimonio industrial ferroviario, a través de actos públicos: asambleas, caminatas populares, concursos de fotografía y de dibujo infantil, rutas informativas; todas ellas contando con una notable participación ciudadana.
- g. **Por consiguiente, afirmamos que existe un claro fervor y deseo popular en favor de mantener estos elementos identitarios del patrimonio de la ciudad.** No podemos dejar que desaparezcan por su valor patrimonial, porque forman parte de la ciudad y porque podemos darles una nueva vida útil para la sociedad santfeliuense.

D.- History of the place: An initiative of the willingness of the English engineer De Bergue

- En 1850, el ingeniero inglés Michel de Bergue obtiene una concesión ² provisional, destinada a construir un ferrocarril entre Barcelona y Molins de Rei. El 3 de abril de 1851, consigue la concesión para prolongarlo hasta la ciudad de Martorell.
- El 8 de marzo de 1852 un grupo de capitalistas establecen un contrato con De Bergue por el cual éste se comprometía entregar la línea terminada por el valor de 7.847.450 pesetas (47.164,12€) y cede la concesión a la compañía de los Caminos de Hierro del Centro de Cataluña, que más tarde cambiaría su denominación por el de Compañía del Ferrocarril de Martorell a Barcelona.
- El 13 de abril de 1852, se constituye con 45 socios fundadores, miembros de la burguesía catalana, la Sociedad del Camino de Hierro del Centro, escriturada ante el notario José Manuel Planas y Compte, con un capital de 8.000.000 pesetas representadas por 16.000 acciones y autorizada en virtud del Real Decreto de 2 de febrero de 1853.
- La epidemia de peste en la ciudad de Barcelona provocó que las obras del ferrocarril estuvieran detenidas unos meses lo que retrasó las obras, hasta que se reemprendieron en octubre de 1854.
- El tramo de 17,66 kilómetros entre las ciudades de Barcelona y Molins fue abierto a la explotación el 8 de noviembre de 1854 y el 26 de noviembre se inauguró la línea con estaciones en Barcelona, Sants, La Bordeta, Hospitalet, Cornellà, Sant Feliu y Molins de Rei.

² Carles Urkiola i Cases, (2004) *"El carril de Barcelona a Molins de Rei i Martorell"*, Centro de Estudios Comarcales del Baix Llobregat

- El 30 de septiembre de 1855, que finalizaron de desdoblamiento de la vía, siendo **la primera línea de ferrocarril de España en disponer de doble vía en todo su recorrido.**
- En lo que respecta al material motor, se utilizaron cuatro locomotoras de vapor tipo 1-2-0 fabricadas por la empresa **Sharp & Stewart**, de Manchester, cuyos números de serie fueron 771, 772, 773 y 774, que fueron bautizadas con los nombres de “Barcelona”, “Martorell”³, “Molins de Rei” y, probablemente, “Llobregat”. De construcción inglesa como todos los elementos de hierro de la línea, estas locomotoras aportaban soluciones a los problemas planteados hasta ese momento.



Locomotora Martorell, imagen restaurada con tanques laterales, fondo MFC

- Los primeros coches de esta línea fueron construidos por la fábrica **Ashbury** (Inglaterra). En el mes de febrero de 1855 la compañía contaba con 4 coches de primera clase, 6 coches de segunda clase y 10 coches de tercera clase.

D.1.- Date of project/ Date of Construction/ Date of Activity beginning

- El 28 de febrero de 1851 el ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas otorgó a Michel de Bergue “la concesión para construir un camino de hierro entre Barcelona y Molins de Rei”.
- En 1853 De Bergue planifica el proyecto.
- Entre 1853 y 1854 se trabaja intensamente en el tramo Barcelona-Molins de Rei.
- El 8 de noviembre de 1854 se abre a la explotación el tramo hasta Molins de Rei.

³ Locomotora de vapor “Martorell”. Conservada en el Museo del Ferrocarril de Cataluña, con el número de registro 00003. Se trata de la locomotora más antigua conservada en España. En el año 1929 participo en el stand de MZA en la Exposición Internacional de Barcelona.

- El 26 de noviembre de 1854 se inaugura la línea de Barcelona-Molins de Rei.
- El 30 de septiembre de 1855 se pone en servicio la segunda vía. En ese momento se convierte en la primera línea de ferrocarril en estar dotada de doble vía íntegramente en todo su recorrido de España.

D.2.- Current use and intended destination

- La estación del ferrocarril y el puente de la riera de la Salud, **después de 166 años, siguen en funcionamiento**, siendo la estación de Sant Feliu la segunda más utilizada por volumen de pasajeros de la red ferroviaria catalana, con una entrada de 1.587.000 personas en 2016, exceptuando las estaciones de la capital barcelonesa.
- El anuncio y adjudicación de las obras de soterramiento de las vías del ferrocarril por parte de Adif durante el año 2020 sitúan la demolición del edificio de la estación del ferrocarril y del puente de la riera de la Salud en una fecha muy próxima. **El riesgo de desaparecer es inminente.**

E.- The Architect / Engineer: De Bergue

- El ingeniero fue Michel de Bergue (Londres, 1812 - Barcelona, 1877), hijo de Louis Nicolas de Bergue, noble francés exiliado en Inglaterra durante la Revolución Francesa. Michel de Bergue perteneció a una saga de ingenieros mecánicos que se extendió por media Europa. Los contactos profundos de Michel de Bergue con Inglaterra y su matrimonio con Anne Warren hicieron que habitualmente fuera conocido en Barcelona como ingeniero británico.



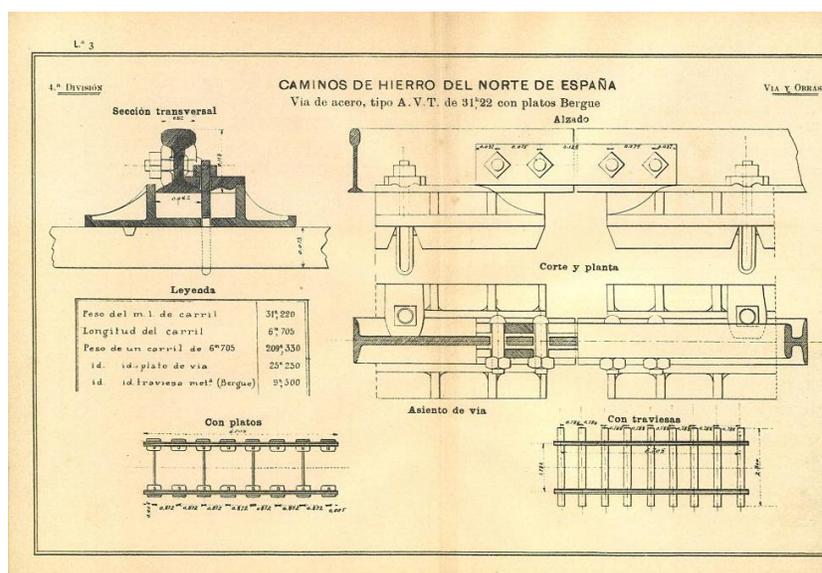
Michel de Bergue. Viaducto ferroviario de Martorell sobre el río Llobregat, línea de Barcelona a Martorell (dos tramos extremos de 17 m y nueve tramos de 27,40 m), 1859.

Fotografía de José Martínez Sánchez.

- Michel de Bergue **fue un hombre muy activo en la primera industrialización catalana donde tuvo un papel clave en la difusión de la tecnología del vapor**. Participó como ingeniero en la puesta en funcionamiento de múltiples fábricas, alguna tan conocida como la de La España Industrial. Seguramente se instaló en Barcelona en el año 1832, cuando él y su padre vinieron para **poner en funcionamiento la primera máquina de vapor del país**, la instalada por la firma John Hall & Sons en la fábrica “Bonaplata, Rull, Vilaregut y Cía”.
- Precisamente De Bergue actuó como representante en Barcelona de John Hall & Sons, suministrando máquinas de vapor para el Vapor y fue uno de los fundadores del taller mecánico “Vilanova, Domènech y Bergue (1840)”.

“Àngels Solà dice de Michel de Bergue que «es el ingeniero civil que jugó el papel más importante en la modernización de las infraestructuras mecánicas de la industria algodonera y lanera catalana al 1834-1840».”

- De Bergue también fue de los primeros emprendedores en entrar en la aventura de los ferrocarriles con sus hermanos Charles, Cornelius y August: el 28 de febrero de 1851 el ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas otorgó a Michael de Bergue «la concesión para construir un camino de hierro entre Barcelona y Molins de Rei». Una Real Orden del 3 de abril le concedió la concesión para prolongar la línea hasta Martorell.
- Los De Bergue participaron también en la construcción de otras líneas ferroviarias: cuando se construyó el ferrocarril de Valencia a Tarragona, los raíles se colocan según el “sistema de De Bergue”, tal como muestra la fotografía.



**Ejemplo de la utilización de la vía tipo Bergue por la Cía. AVT
(Fuente, fondos documentales AMAF)**

- Un dato peculiar fueron las traviesas originales que diseñó De Bergue, pues consistían en dos placas de fundición unidas por una riostra⁴ de hierro, a similitud de lo que serían, bien entrado el siglo XX, las traviesas "RS"⁵.

F.- The Station

- En el momento de la construcción de la línea de ferrocarril Barcelona-Molins de Rei, un elemento que llamó mucho la atención fue la arquitectura de las estaciones. De Bergue siguió los modelos arquitectónicos ferroviarios ingleses de la época y por ello destaca la riqueza de los materiales empleados para su construcción y decoración de las estaciones de la línea.
- Se trata de un edificio de estilo neoclásico con elementos italianizantes, propio de la segunda mitad del siglo XIX. De aspecto austero, muestra un gran sentido de elegancia y dignidad.



Fachada principal

⁴ Pieza que se coloca oblicuamente a otra vertical para asegurar que no se deforme.

⁵ Traviesa de hormigón bloque, desarrollada en Francia. Conocida como "RS" por el nombre de su diseñador, el ingeniero Roger Sonnevile, consiste en dos cabezales de hormigón unidos por una riostra de acero con sección en forma de "T".



Fachada de los andenes, año 1952 (FFE - Museo del Ferrocarril de Cataluña)

- El edificio se encuentra aislado. De planta baja, es de sección rectangular alargada de aproximadamente 10 metros de ancho por 39 metros de largo, una superficie aproximada de 285 metros cuadrados. Tiene tres cuerpos diferenciados según una composición dinámica de la volumetría y dominado por una clara simetría. El cuerpo central, más grande, está ligeramente retranqueado en su fachada principal con relación con los cuerpos laterales. Se utilizaba de sala de espera y se accedía a través de un pasillo desde una de las naves laterales una vez comprado el billete en las taquillas. El cuerpo izquierdo, a la fachada principal, se utilizaba de vivienda del jefe de estación.



Esquema de la fachada principal



Esquema de la fachada a los andenes

- Si bien todas las ventanas de la fachada principal y de las fachadas laterales son adinteladas, el edificio sorprende por la forma en arco de medio punto de sus puertas y ventanas de la fachada que da acceso al andén, típicamente de estilo georgiano.

- Las fachadas están enlucidas y pintadas de blanco, aunque resaltan unos sillares falsos piedras labradas entrelazadas en todos los ángulos del edificio y en ventanas y puertas.
- Las cuatro fachadas responden a una composición simétrica y están rematadas por una cornisa que refuerza la horizontalidad del edificio. La cubierta es plana, siguiendo el modelo constructivo de cubierta catalana, y sobre la cornisa se levanta una balaustrada de barandillas caladas de ladrillo que remarca el eje de simetría.



Placa de altitud sobre el nivel del mar de la estación de Sant Feliu

- El cuerpo central, se distingue de los otros por el óculo que lo corona. Este elemento confiere a cada estación de la línea una singularidad con la que el ingeniero Michel de Bergue quiso dar una continuidad de estilo a las estaciones de la línea. Las diseñó con similitudes arquitectónicas siguiendo unas líneas básicas comunes, medidas y decoración, pero a su vez **cada estación fue proyectada y construida como una pieza única diferente a las otras.** Este hecho distintivo entre las estaciones de la línea resalta de las otras líneas de ferrocarriles de la época, donde las estaciones seguían un mismo patrón.

G.- The Bridge

- Situado a la salida de la estación de Sant Feliu en dirección a Molins de Rei, el puente se construyó para salvar el trazado de la vía del ferrocarril al atravesar la riera de la Salud. Su construcción se remonta a 1853-1854. En noviembre de 1854 los primeros ferrocarriles empezaron a circular sobre el puente.



Al fondo el puente de 1854 que da acceso a la estación



- Según el proyecto redactado por De Bergue, los puentes y pasos superiores **debían construirse con ladrillo**, material muy usado en las estructuras ferroviarias inglesas por ser más económico, y los muros de contención **con piedra rejuntable con cemento Portland, inédito en su uso arquitectónico en España**. Desde el Gobierno Español se exigía la utilización de piedra tallada para la construcción de las infraestructuras, argumentando que el ladrillo no soportaría el peso y las vibraciones del ferrocarril. Después de un año de negociaciones, finalmente el gobierno cedió y las obras se pudieron realizar tal como las había proyectado De Bergue.

- El puente tiene aproximadamente 10,90 metros de longitud y 5 de ancho. Se trata de un puente de baja altura que configura con un arco rebajado debido a que prácticamente no tiene brancales.
- Fue construido con el estilo conocido como “**flat bridge**” o puente plano, ya que no tiene la forma habitual si no que adopta una estructura más ovalada, característica de los primeros ferrocarriles ingleses y que continuó utilizándose durante la época victoriana. La peculiaridad de la línea, la primera de ferrocarril de doble vía de España fue uno de los motivos para optar por este estilo de puente, más apropiado para el paso de dos vías.



Esquema de un puente tipo “flat bridge”

- Otra de sus características es el uso de los “**red brick**” o ladrillos rojos, muy típicos de la época victoriana en el Reino Unido.
- El arco presenta una imposta⁶ formada por cuatro hileras de ladrillos dispuestos verticalmente, mientras que el contrafuerte se configura con ladrillos colocados horizontalmente sogueados. **Lo que lo convierte en especial es que el intradós de la bóveda presenta una construcción exclusivamente de ladrillos en su interior.**

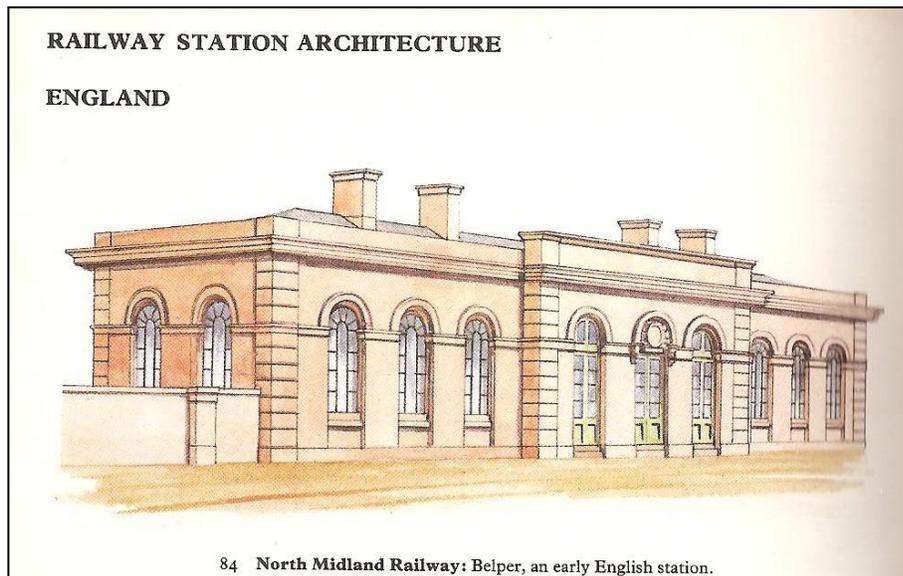
H.- English references – Belper

- Según la investigación realizada por Carles Urkiola⁷; la estación de Sant Feliu tiene similitudes con la estación de Belper (1840-1973), en la línea de Derby a Chesterfield, obra del arquitecto

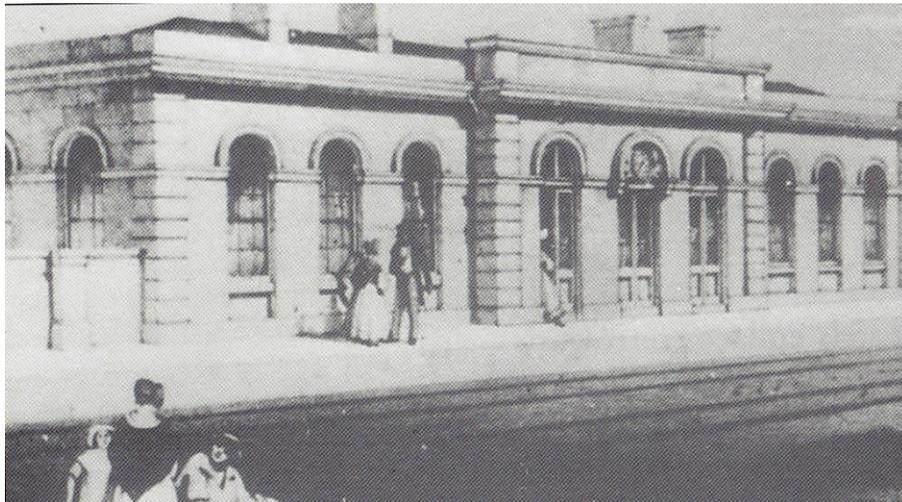
⁶ Fila de sillares algo voladiza, a veces con moldura, sobre la cual va asentado un arco.

⁷ Carles Urkiola i Cases, (2004) “*El carril de Barcelona a Molins de Rei i Martorell*”, Centro de Estudios Comarcales del Baix Llobregat

Francis Thompson, que construyó varias estaciones y edificios de estilo italianizante, entre otras las de la compañía Northern Midland entre los años 1837 y 1855.



Dibujo Belper Railway Station (1840). Fachada de las vías

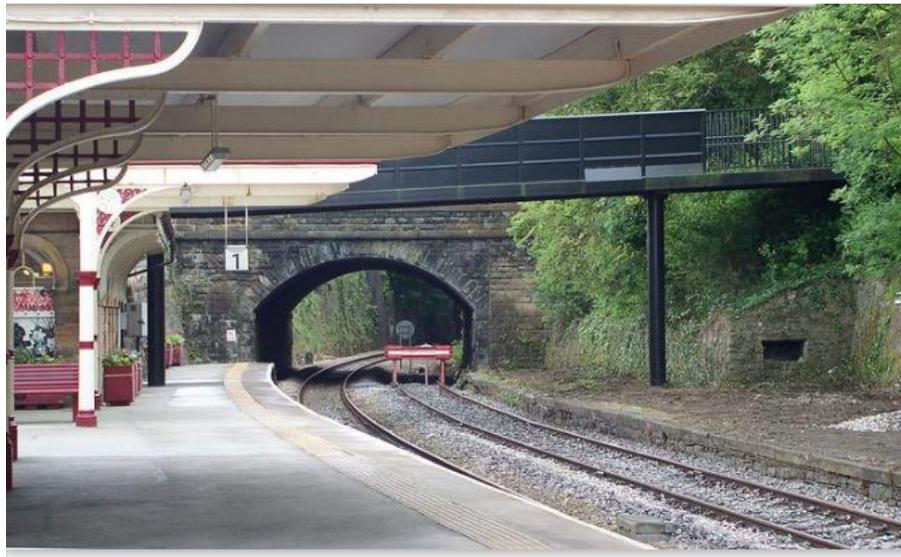


Belper Railway Station (1840), en la línea de Derby-Chesterfield



Sant Feliu de Llobregat Railway Station (1854), en la línea de Barcelona-Molins de Rei

- **Las estaciones** de Cornellà, Sant Feliu y Molins de Rei **son verdaderos modelos únicos en España, presentan un estilo arquitectónico muy interesante y original que forman parte de la arquitectura ferroviaria inglesa, construidas en 1854.**



Puente en Belper Railway Station (1840), en la línea de Derby-Chesterfield

I.- Social and cultural context

- El desarrollo del ferrocarril coincidió en el tiempo con el inicio de la industrialización de Cataluña y España. **Los municipios que se beneficiaron del ferrocarril encontraron el motor de su desarrollo urbanístico y socioeconómico, se convirtieron en centros de**

distribución de mercancías y aumentó su atractivo para la localización de nuevas actividades comerciales e industriales.

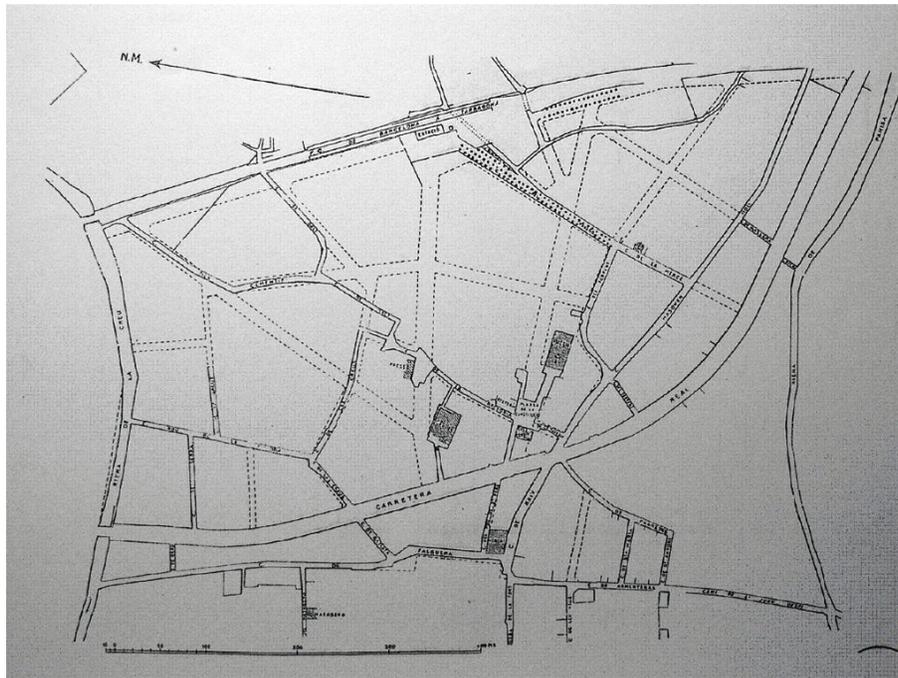
- En 1854, el pueblo de Sant Feliu era un pueblo claramente agrícola. **La llegada del ferrocarril contribuyó enormemente a la transformación que a finales del siglo XIX y principios del XX experimentó la población y la comarca, pasando de ser esencialmente agrícola a paulatinamente industrial.**
- La puesta en marcha de la línea del ferrocarril no únicamente permitió la conexión de Sant Feliu con la capital catalana (Barcelona), sino que aceleró el proceso de industrialización y mejoró el comercio y la economía de la comarca del Baix Llobregat. **La estación se convierte en el nuevo eje dinamizador de la ciudad, centro neurálgico y motor del desarrollo industrial:** Can Bertrand (1861), Solà y Sert (1894), entre otras.
- Este cambio productivo fue primordial para la configuración de la personalidad histórica de la ciudad y comportó grandes cambios en la vida de las personas. **La implantación de industrias favoreció un importante crecimiento demográfico.**
- La dinámica social, cultural y económica que se vivió con la llegada del ferrocarril configuró un nuevo urbanismo que transformó la fisonomía del municipio. Se abrieron nuevas calles, ramblas, avenidas; se crearon infraestructuras de alcantarillado, alumbrado, saneamiento de rieras, y la construcción de nuevos servicios: como mercados y escuelas. Un nuevo eje urbanístico creció alrededor de la estación convirtiéndose en el centro neurálgico de la ciudad.



Homenaje a los soldados de Sant Feliu que lucharon en Marruecos en 1910

- La llegada de ciudadanos de la capital y **el crecimiento demográfico trajo consigo nuevas inquietudes culturales y sociales que dieron paso a la constitución de entidades cívicas y sociales** como el Casino (1879); el Ateneo (1881) o la Unión Coral (1892).

- El ferrocarril favoreció el crecimiento económico y el establecimiento de industrias. No cabe duda de que una floreciente clase social se estableció en los terrenos cercanos a la estación, creando un nuevo eje social y urbanístico que transformó la ciudad. A principios del siglo XX, el estilo arquitectónico del Modernismo inspiró muchas de las viviendas que rodean la línea del ferrocarril. **Hoy en día, la estación es un edificio emblemático que define el centro de la ciudad.**



Nuevo Plan de Ensanche, presentado en 1902, y aprobado definitivamente en 1904

- Esta línea contribuyó a facilitar el crecimiento industrial de la cuenca fluvial y del delta del río Llobregat, donde actualmente está situado el aeropuerto de Barcelona.

J.- Risk Factors

J.1.- Advanced and irreversible Decay

- El edificio de la estación y el puente de la riera de la Salud **presentan un excelente estado de conservación.**
- **Ambos conservan la autenticidad con la que fueron diseñados en 1854.**
- En cuanto a **su integridad original** se ha visto ligeramente alterada, aunque las actuaciones son reversibles, y **no se ha destruido ninguna de sus partes.**

J.2.- Proposal of Demolition

- En 2019, le empresa Administración de Infraestructuras ferroviarias (Adif), adjudicó las obras del proyecto “Construcción de la integración del ferrocarril en Sant Feliu de Llobregat” a la empresa Acciona Construcción por un importe de 62,63 millones de euros y un periodo de ejecución de unos 44 meses.
- **En la redacción del proyecto no se tuvo en consideración mantener los elementos de patrimonio ferroviario y la ejecución de las obras contempla la demolición de la estación del ferrocarril (1854) y del puente de la riera de la Salud (1853-1854).**
- El proyecto de soterramiento de las vías comprende la construcción de una nueva estación subterránea prácticamente en la misma ubicación de la actual estación de 1854.



☑ En verde claro la estación actual.

☑ En verde oscuro el edículo de acceso a la nueva estación subterránea, situado en superficie.

☑ En color violeta los nuevos andenes subterráneos.

- Tanto Adif como el Ayuntamiento de Sant Feliu sostienen que **la voluntad de demoler estos elementos de patrimonio se basa en que irremediablemente imposibilitarían el soterramiento de las vías del tren.** Cabe señalar que **se trata de un argumento tergiversado de la realidad puesto que no se han valorado ni estudiado alternativas.** Existen excelentes ejemplos de obras de soterramiento de vías y conservación de estaciones ferroviarias históricas, como es el caso de la estación de viajeros de Vilafranca del Penedès (1865), Vic (1875), Sabadell (1889), Terrassa (1901) en Barcelona.
- Adif tiene previsto iniciar las obras de soterramiento de las vías en septiembre del 2020. La estación del ferrocarril y del puente de la riera de la Salud serán demolidos y 166 años de la historia del ferrocarril se perderán irremediablemente. **El riesgo de desaparecer es inminente.**

J.3.- Proposal of a renovation project incompatible with the artifact identity

- **El soterramiento de las vías del ferrocarril a su paso por Sant Feliu no es incompatible con mantener el edificio de la estación.** En el momento de redactar el proyecto, Adif y el Ayuntamiento de Sant Feliu, no contemplaron ninguna opción que permitiese preservar el edificio histórico. El actual proyecto de soterramiento implica necesariamente la demolición de la estación de 1854. Existían varias opciones que no fueron consideradas, como estudiar una ubicación distinta para los nuevos andenes y la estación subterránea que no afectaran al antiguo edificio, o por ejemplo reubicar la estación antigua en una nueva ubicación fuera del trazado afectado por las obras.

K.- Popular movement

- En abril de 2010 el Ayuntamiento de Sant Feliu presentó un proyecto de urbanización de la superficie de los terrenos que quedarían libres después del soterramiento de las vías; en el que se contemplaba la demolición de la histórica estación.
- Ante este hecho, la Plataforma recogió el apoyo y la adhesión de más de 60 entidades locales y supralocales, y de profesionales y académicos expertos en patrimonio e historia. La campaña contó con el apoyo, en menos de cuatro meses, de más de 1.500 personas a través de las redes sociales para mantener el edificio de la estación.
- Ante la negativa del Ayuntamiento de Sant Feliu a interceder ante Adif para defender el patrimonio del ferrocarril, en diciembre de 2010, **la Plataforma presentó una moción a la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados de España.** El diputado de ERC Joan Tardà la defendió en nombre del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. La proposición, no de ley, instaba al Gobierno español a elaborar un estudio para evaluar la continuidad del edificio de la estación. La propuesta fue rechazada atendiendo a criterios políticos locales y no valorando criterios patrimoniales ni de memoria compartida.
- El año 2011, la **Comisión Cívica del Patrimonio del Baix Llobregat** emitió un dictamen reconociendo la estación como **“un elemento de valor excepcional del patrimonio ferroviario catalán y de la península ibérica, que testimonia, junto con la estación de Cornellà y Molins de Rei, las primeras actuaciones en este medio de transporte y que, a lo largo de los últimos 150 años, ha sido el referente de la movilidad local más potente”**. La comisión añadía: **“...deberían agotarse todas las posibilidades técnicas que permitan la conservación de la estación.”**
- Finalmente, el pasado 4 de noviembre de 2019 el Consejo de Administración de ADIF aprobó la adjudicación de las obras del Proyecto de integración del ferrocarril en Sant Feliu, que incluye la demolición de la estación.

- Actualmente la Plataforma continúa realizando actos y contactos para salvar el patrimonio y busca soluciones alternativas a la demolición y pérdida del patrimonio industrial ferroviario como lo son el edificio de la estación y el puente del ferrocarril.



Ruta fotogràfica organitzada per la Plataforma y el Club Ferroviari de Terrassa (2020)



Caminata popular organitzada amb la cooperació de la Agrupació de Recerca i Estudis de Sant Feliu - ARES (2004)

L.- Source of Alert

L.1.- Proposers of the Heritage Alert, contact details



Plataforma Salvemos la Estación del tren de Sant Feliu de Llobregat

Plataforma Salvem l'Estació del tren de Sant Feliu de Llobregat

Movimiento cívico en defensa del patrimonio ferroviario

Jaume Solé Díaz

Presidente

- Email: (salvemestaciosantfeliu@gmail.com)
- Website: (catalán):
⇒ <http://salvemestaciosantfeliu.blogspot.com/>
- Website: (español):
⇒ <https://salvemestaciosantfeliu.blogspot.com/search/label/%5BCastellano%5D>

- Facebook: www.facebook.com/groups/salvemestaciosantfeliu
- Twitter: twitter.com/SalvemEstacio
- Instagram: www.instagram.com/salvemestaciosantfeliu

L.2.- Groups potentially against Heritage Alert action

- El Ayuntamiento y la alcaldesa de Sant Feliu de Llobregat, la empresa pública Adif y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, están en contra de la Acción de alerta y abogan por la demolición del edificio actual; se niegan a valorar alternativas dentro del proyecto de las obras de soterramiento de las vías del ferrocarril que permitan mantener el patrimonio histórico industrial ferroviario que son el edificio de la estación y el puente del ferrocarril.

L.3.- Time Constraints for Advocacy (immediate action)

- Para el Ayuntamiento de Sant Feliu la demolición de la estación y del puente del ferrocarril es una premisa para el proyecto de soterramiento de las vías y para el nuevo planeamiento urbanístico de la zona.

- Las obras de soterramiento de las vías están previstas para este año 2020 y se iniciarán en breve. **La amenaza de demolición es inminente.**

- **Se requiere una acción inmediata.** Toda iniciativa de alarma y sensibilización debe tomarse lo más rápido posible y dirigirse principalmente al Ministerio de Transportes, Adif, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y al Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat.

M.- External Supports to Heritage Alert

- La Plataforma aglutina a colegios profesionales, asociaciones y entidades del mundo de la cultura, del patrimonio y del ferrocarril, así como expertos, investigadores, historiadores, arqueólogos, arquitectos y académicos de reconocido prestigio nacional e internacional.
- Al mismo tiempo cuenta con la adhesión del movimiento asociativo local y de centenares de personas adheridas al Manifiesto en defensa del patrimonio.

M.1. Associates

- **Agrupació de Recerca i Estudis de Sant Feliu (ARES)**
- **Associació Arrels Locals**
- **Ateneu Santfeliuenc**
- **SOS-Monuments**

M.2. Local, regional, and national associations

- **Federació Catalana d'Associacions i Clubs UNESCO (FCACU)**
- **Associació del Museu de la Ciència i de la Tècnica i d'Arqueologia Industrial de Catalunya (AMCTAIC)**
- **Agrupació d'Arquitectes per la Defensa i la Intervenció en el Patrimoni Arquitectònic**
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya - COAC
- **Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya**
- **Societat Catalana d'Arqueologia**
- **Institut d'Estudis Catalans**
- **Ver listado de entidades, asociaciones, expertos y académicos:**

⇒ <https://salvemestaciosantfeliu.blogspot.com/p/suports-destacats.html>

M.3.- Documentation significance about the place

➤ **Ver relación de documentación:**

⇒ https://salvemestaciosantfeliu.blogspot.com/p/documentacio_17.html

M.4.- Letters of support for Heritage Alert action, newspaper articles, etc.

- Existe un animado debate público en los medios de comunicación y en las redes sociales. Artículos periodísticos, entrevistas de radio y noticias en televisiones de la región se han hecho eco ante el atropello que sería perder estos elementos patrimoniales y del apoyo por la preservación del patrimonio y reutilización de estas construcciones ferroviarias.
- Se han recibido cartas de apoyo de decenas de entidades y asociaciones de defensa de patrimonio de todo el país,

a) Letters of support

- Un importante grupo de expertos, investigadores, historiadores, arqueólogos, arquitectos y académicos de reconocido prestigio nacional e internacional han firmado la petición de apoyo para salvaguardar estos elementos del patrimonio industrial ferroviario.
- Colegios profesionales, entidades de prestigio como **SOS-Monuments**, el **Institut d'Estudis Catalans**, la **Societat Catalana d'Arqueologia**, la **Federació Catalana d'Associacions i Clubs UNESCO**, l'**Associació del Museu de la Ciència i de la Tècnica i d'Arqueologia Industrial de Catalunya (AMCTAIC)** o l'**Agrupació d'Arquitectes per la Defensa i la Intervenció en el Patrimoni Arquitectònic del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya – COAC**, entre muchas otras.
- La campaña cuenta con un importante respaldo ciudadano y la adhesión de más de un centenar de entidades y asociaciones, tanto locales como supralocales, que han expresado su apoyo a la campaña.

➤ **Ver listado de entidades, asociaciones, expertos y académicos, en apoyo a la conservación del patrimonio industrial ferroviario:**

⇒ <https://salvemestaciosantfeliu.blogspot.com/p/suports-destacats.html>

b) Newspaper articles

- Hay muchos artículos publicados en periódicos y sitios web. También entrevistas en radio y televisión.

➤ **Ver listado de artículos en prensa, radio y televisión:**

⇒ <https://salvemestaciosantfeliu.blogspot.com/p/recull-de-premsa.html>

N.- Publications that describe the work/place, bibliography, etc.

- Urkiola i Cases, C. (2004). ***El carril de Barcelona a Molins de Rei i Martorell***. Sant Feliu de Llobregat: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo / Centro de Estudios Comarcales del Baix Llobregat.
- Pascual Domènech, P. (1999). **Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana**. Barcelona: Publicaciones y Ediciones de la Universidad de Barcelona.
- Tuells Moreno, L. M. (2015). ***Trens de postal: el ferrocarril a Catalunya***. Barcelona: Efadós.
- Tribó Traveria, G. (1989). ***Evolució de l'estructura agrària del Baix Llobregat (1860-1939)***. Barcelona: Universidad de Barcelona [Tesis doctoral].
- Ferrer Fontanet, J. (2001). ***L'abans. Sant Feliu de Llobregat. Recull fotogràfic 1887-1968***. Barcelona: Efadós.

O.- Recommended action

O1.- Required Actions

- **La Plataforma** Cívica Salvemos la Estación del tren de Sant Feliu, en nombre de las entidades y personas adheridas al manifiesto, **solicita al Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat, al Ministerio de Transportes y a Adif que actúen de forma inmediata y audaz para evitar la pérdida del edificio ferroviario más representativo que todavía se conserva desde los comienzos de la implantación del ferrocarril en Cataluña y España.**
- ➔ Dado que el proyecto de las obras de soterramiento de las vías del ferrocarril está redactado y las obras adjudicadas, **consideramos que no es deseable para la ciudad paralizar las obras** o retrasarlas a la espera de un nuevo proyecto más sensible con el patrimonio histórico.

Con esta voluntad EXPONEMOS:

- a) **Fase de puesta en marcha del proyecto:** Como alternativa a la demolición del edificio de la estación del ferrocarril y del puente de riera de la Salud, solicitamos:

➔ **Priority action:**

- Que figure como anexo al proyecto actual la **evaluación por un equipo de expertos de la viabilidad técnica de mantener a salvo el edificio de la estación y el puente del ferrocarril**, valorando todas las opciones técnicamente posibles, incluyendo el traslado del edificio de la estación del ferrocarril y del puente de la riera de la Salud fuera de la zona afectada por las obras de soterramiento de las vías en las inmediaciones de su ubicación actual.

➔ **Alternative action:**

- En caso de que no exista ninguna posibilidad de mantener el edificio histórico de la estación; la Plataforma solicita a Adif y al Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat que **se comprometan firmemente a realizar una reconstrucción de una réplica exacta (interior y exterior) del edificio original de 1854**, una vez finalizadas las obras, en las inmediaciones de su ubicación actual. Este acuerdo deberá quedar suscrito en el marco de un acuerdo firmado por Adif y todos los grupos políticos del Ayuntamiento, así como por las entidades que intervengan como mediadoras.

b) Fase de preparación y ejecución de las obras: Se requiere a Adif, empresa responsable de las obras, y al Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat a:

- **Realizar una intervención arqueológica exhaustiva en la zona afectada por las obras de soterramiento de las vías del ferrocarril** que evalúe, documente las diferentes fases constructivas y determine los elementos de interés arqueológico que deban conservarse y permita recuperar los elementos originales de la estación de 1854 (pavimentos, mosaicos, bigas, cenefas, rosetones, elementos constructivos y decorativos, respiraderos, arrimaderos cerámicos, piedras cantoneras, etc.).
- **Asignar un arqueólogo que realice un seguimiento de las obras** durante la fase de rebaje del subsuelo y en las fases en que se vean afectados el puente de la riera de la Salud y el edificio histórico de la estación del ferrocarril. De esta forma, evitar la destrucción de cualquier resto arqueológico importante y realizar una catalogación de los elementos de interés patrimonial y arqueológico.
- **Llevar a cabo una deconstrucción (derribo controlado) del edificio histórico de la estación y del puente con metodología arqueológica** que garantice un alto nivel de recuperación y reaprovechamiento de los elementos constructivos, ornamentales y simbólicos que puedan salvaguardarse (pavimentos, mosaicos, bigas, cenefas, rosetones, elementos constructivos y decorativos, respiraderos, arrimaderos cerámicos, piedras cantoneras, etc.) y

otros; como la placa de altimetría y la placa conmemorativa del 150 aniversario de la llegada del ferrocarril a Sant Feliu.

P.- Proposal new destination. Desired outcome.

- **Aplazar el proceso de demolición hasta haber valorado todas las alternativas** para garantizar la preservación del edificio y el puente por su importante valor como patrimonio industrial ferroviario.
- Se desea **mantener más negociaciones con Adif y el Ayuntamiento para lograr una mejor solución que no implique la demolición**, sino más bien la integración del edificio y del puente en la futura urbanización, una vez terminadas las obras de soterramiento de las vías.
- Solicitamos la puesta en valor del edificio histórico de la estación del ferrocarril y recuperar su aspecto original de 1854. En el marco del proyecto de construcción de la nueva estación subterránea, **se solicita a Adif valorar todas las alternativas posibles para preservar y mantener el edificio de la estación**; valorar el uso del edificio histórico como entrada exterior a la nueva estación subterránea (sirva de ejemplo la estación de Terrassa en Barcelona); o si bien ese uso no fuera técnicamente posible, darle un uso para servicios de otros medios de transporte o actividades ciudadanas como una biblioteca, un centro de interpretación o salas de estudio para jóvenes y entidades; conservando el servicio de cafetería.
- **Solicitamos la puesta en valor del puente de la riera de la Salud y su conservación, en otra ubicación**, como testimonio de la llegada del ferrocarril y del desarrollo socioeconómico de la región.

Q.- Heritage Alert: international/national distribution

Solicitamos la difusión de la Alerta de patrimonio tanto nacional (España y Cataluña) como internacional.

Q.1.- Letters to...

- **Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat**

A la atención de los representantes de los partidos políticos:

- Lourdes Borrell Moreno (Grupo político Socialistes de Catalunya)
- Lúdia Muñoz Cáceres (Grupo político Sant Feliu en Comú Podem)
- Oriol Bossa i Pradas (Grupo político Esquerra Republicana de Catalunya)

- Francisco Javier Alegre Buxeda (Grupo político Ciudadanos de Sant Feliu de Llobregat)
- Jaume Manyoses Canadell (Grupo político Tots Som Sant Feliu)
- Silvestre Gilaberte Herranz (Grupo político Veïns per Sant Feliu de Llobregat)

Plaza de la Vila, 1
 08980 Sant Feliu de Llobregat, Barcelona - España
 Email: (ajuntament@santfeliu.cat)
 Email: (secretaria@santfeliu.cat)
 Email: (alcaldia@santfeliu.cat)
<https://www.santfeliu.cat>

- **Government Generalitat de Catalunya**
 Departamento de Territorio y Sostenibilidad

Email: (XXXX)

- **Government Generalitat de Catalunya**
 Departamento de Cultura

Email: (consellera.cultura@gencat.cat)
 Email: (dgpatrimoni.cultura@gencat.cat)
 Email: (sdgpatrimoni.cultura@gencat.cat)

- **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana - sector ferroviario**
 (Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda - Railways department)

Sr. Casimiro Iglesias Pérez
 Director general de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria

Plaza Sagrados Corazones, 7
 28071 Madrid - España
 Email: (ferrocarrilesgpp@fomento.es)
 Email: (dg.redferroviaria@mitma.es)

- **Instituto del Patrimonio Cultural de España**
 (Institute of Cultural Heritage of Spain)

Email: (subdireccion.ipce@mecd.es)
 Email: (arqueologia.ipce@cultura.gob.es)
 Email: (arquitectura.ipce@cultura.gob.es)

- **ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias**

(Adif, the Administrator of Railway Infrastructures)
Sra. Isabel Pardo de Vera Posada
Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
(ADIF)

Email: (prensa.noreste@adif.es)
Email: (comunicacionweb@adif.es)
Email: (redconvencional@adif.es)

- **Fundación de los Ferrocarriles Españoles**
Director Gerente: José Carlos Domínguez Curiel

Email: (gerente@ffe.es)
Email: (palacio@ffe.es)

And send a copy to Plataforma Salvemos la Estación del tren:

- **Plataforma Salvemos la Estación del tren de Sant Feliu de Llobregat**
Jaume Solé Díaz
Presidente

Email: (salvemestaciosantfeliu@gmail.com)

Q.2.- TICCIH Website upload

Solicitamos la difusión de la Alerta de patrimonio en los sitios web de:

- TICCIH España
Presidenta: Ainara Martínez Matía
Comisión de Ferrocarriles: Virginia García Ortells.

Museo del Ferrocarril
Plaza de la Estación del Norte s/n
33205, Gijón (Asturias), España
Email: (infoticcih@yahoo.es)

- TICCIH Internacional
President: Dr. Miles Oglethorpe

Address

Email

Q.3.- Affiliated distribution: Icomos

Solicitamos la difusión de la Alerta de patrimonio en todas las entidades relacionadas con el patrimonio histórico y el patrimonio ferroviario.

- ICOMOS España.
Presidenta: Alicia Castillo Mena

C/ Alenza, 4 – 8º
28003 Madrid - España
Email: (secretaria@icomos.es)

Q.4.- Other actions recommended

- Contactar con las administraciones: Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat, Departamento de Cultura del Gobierno de la Generalitat de Catalunya y con el Ministerio de Transportes del Estado Español.
- Contactar con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Adif.
- Apelar cartas de apoyo internacionales, personales o institucionales en favor de mantener el patrimonio industrial ferroviario del edificio de la estación y del puente del ferrocarril.
- Contactar con otras asociaciones y entidades, tanto de defensa de patrimonio industrial como de conservación del patrimonio del ferrocarril, que puedan contribuir a difundir la Alerta de patrimonio.
- Es deseable más atención de los medios de comunicación internacional, españoles y catalanes.
- Distribución de la campaña en los medios de comunicación y en las redes sociales.
- La opinión pública de Sant Feliu es favorable a la preservación, pero se enfrentan a la campaña de las instituciones que presenta la disyuntiva entre preservar el patrimonio o tener que renunciar al soterramiento de las vías. Sería útil una comprensión pública más profunda de la importancia de estos elementos del patrimonio industrial ferroviario y que no deben representar una amenaza al proyecto de soterramiento de las vías.
- Realizar un llamamiento a instituciones y particulares para recabar fotografías y documentos que permitan la rehabilitación del edificio en su aspecto original de 1854.
- Apoyo para recaudar fondos públicos (nacionales e internacionales) para:

- 1.- documentar y realizar una intervención arqueológica antes del inicio de las obras,
- 2.- trasladar o reconstruir el edificio a otra ubicación fuera de la zona de obras y,
- 3.- devolver el aspecto original de 1854 una vez terminadas las obras del soterramiento de las vías.

Anexo 1. Detalles de la estación y el puente del ferrocarril



Fachada de la entrada principal



Detalle de la fachada de la entrada principal



Fachada de acceso a los andenes



Detalle de la fachada de acceso a los andenes



Interior de la estación



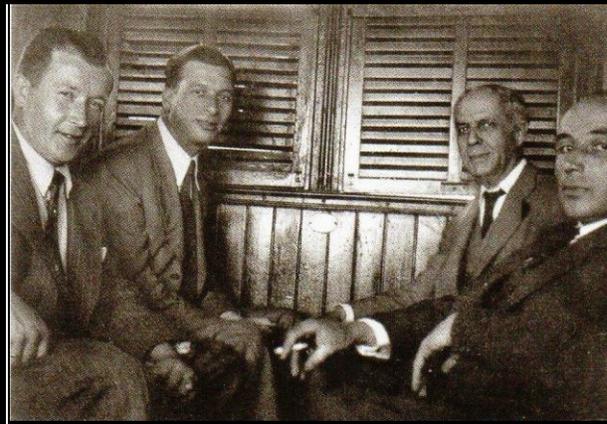
Puente de la riera de la Salud

Anexo 2. Galería de fotografías antiguas



Desde el mes de mayo del 2020 la Plataforma lleva a cabo una **recogida de fotografías antiguas del ferrocarril** en Sant Feliu de Llobregat. Con la documentación gráfica recogida se creará un **archivo colectivo de imágenes sobre los cambios que ha experimentado la ciudad y la vida cotidiana durante los más de 165 años desde la llegada del ferrocarril al municipio.**







Anexo 3. Galería de fotografías actuales





Anexo 4. Sellos y postales conmemorativos

La repercusión social de la llegada del ferrocarril a la comarca ha estado presente a lo largo de la historia, podemos constatar el significado de la ciudad a través de los matasellos y sellos de correos conmemorativos y de postales de la ciudad donde la estación es uno de los iconos de la ciudad

- a. 125º Aniversario de la línea Barcelona-Molins de Rei (1981)
- b. 150º Aniversario de la llegada del ferrocarril a Sant Feliu de Llobregat (2004)
- c. 150º Aniversario de la línea Barcelona-Molins de Rei (2004)
- d. 160 años de la Estación de San Feliu de Llobregat 1854-2014 (2004)
- e. Sello conmemorativo de la Estación de Sant Feliu de Llobregat
- f. Postal Estación RENFE Sant Feliu de Llobregat (años 80)



Anexo 5. Celebración del 150 aniversario de la línea Barcelona-Molins de Rei

El 21 de noviembre del 2004, se homenajeó la llegada del ferrocarril a la ciudad de Sant Feliu y a la comarca. Para ello, el Ayuntamiento de Sant Feliu, la Asociación Amigos del Ferrocarril y los Centros de Estudios Comarcales de Hospitalet y el Baix Llobregat; organizaron actividades para conmemorar la llegada del ferrocarril a la comarca.

Durante la jornada circuló el "Tren del Centenario"⁸ formado por la restaurada locomotora "Mataró" y tres coches de pasajeros de época. Este es una réplica del primer ferrocarril que circuló en la primera línea de ferrocarril de la Península Ibérica el 28 de octubre de 1848 entre Barcelona y Mataró.



⁸ Formación compuesta por una réplica de la primera locomotora que circuló en España, 'La Mataró' (Inglaterra, 1948) y tres coches originales. La locomotora se conserva en el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú (Barcelona).



**Placa commemorativa
de la celebració del 150
aniversari de la llegada del
ferrocarril
a Sant Feliu de Llobregat**

21 de novembre de 2004

Anexo 6: I Concurso de Fotografía (2010)



En julio del 2010, la Plataforma convocó un concurso de fotografía para difundir y dar a conocer el valor del patrimonio del ferrocarril de la ciudad entre sus ciudadanos.

Cabe destacar la gran respuesta obtenida, con la presentación de 45 instantáneas que resaltan el aspecto más social i cultural del patrimonio. Por votación popular, entre los más 1.500 seguidores del Facebook, se eligieron las instantáneas

ganadoras.



1r. Premio: María Dolores Martín



2º Premio: Juan Carlos Vicente



3r. Premio: Àlex Miró



3r. Premio: María Dolores Martín



Accésit: Jaume Solé



Accésit: Jorge González

Anexo 7: II Ruta fotogràfica (2020)



**2a Ruta
fotogràfica**
18 de gener de 2020
D'11 a 13 h - Pl. Estació

Sant Feliu i el tren
1854-2020
165 anys d'història

 Plataforma Salvem l'Estació
Sant Feliu de Llobregat



El 18 de enero de 2020, la Plataforma i el Club Ferroviari de Terrassa organitzaren una **ruta fotogràfica reivindicativa** para poner en valor los elementos del ferrocarril de Sant Feliu de Llobregat.

Unas 70 personas participaron de la ruta, que contó con el historiador Lluís Tuells. Este transportó a los asistentes a un viaje en el tiempo

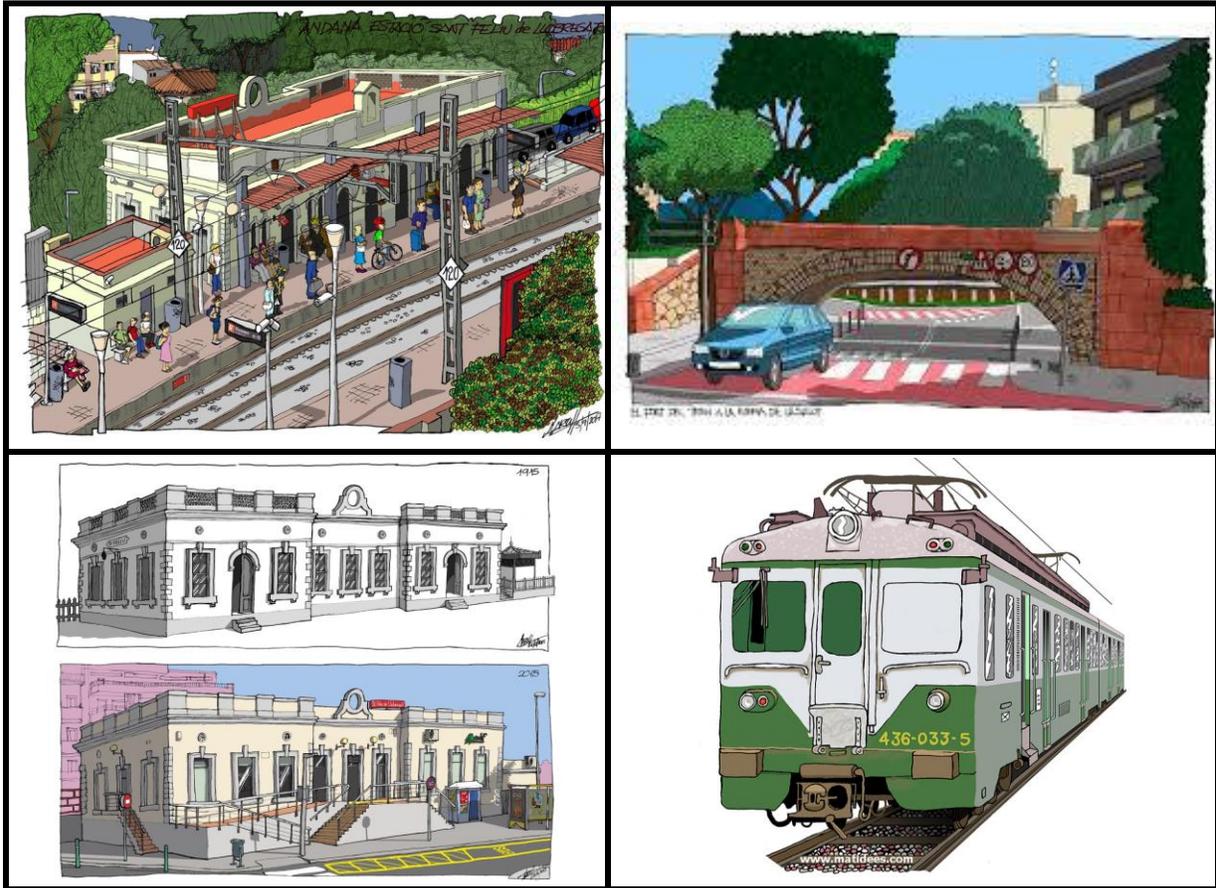
des de la llegada del ferrocarril hasta nuestros días. Anécdotas y vivencias personales amenizaron la historia del ferrocarril durante la jornada.





Anexo 8: Ilustraciones Martí Viladomat Llorens

Martí Viladomat Llorens es un artista local que con sus dibujos con una mirada y lenguaje particular **plasma los rincones más emblemáticos de la ciudad**. En esta selección algunos de sus dibujos relacionados con la estación, el puente y el ferrocarril de Sant Feliu.



Anexo 9: Concurso de Dibujo Infantil (Sant Jordi, 2020)



Concurs
Dibuix infantil
Del 6 al 30 d'abril
Sant Feliu i el tren
1854-2020
165 anys d'història

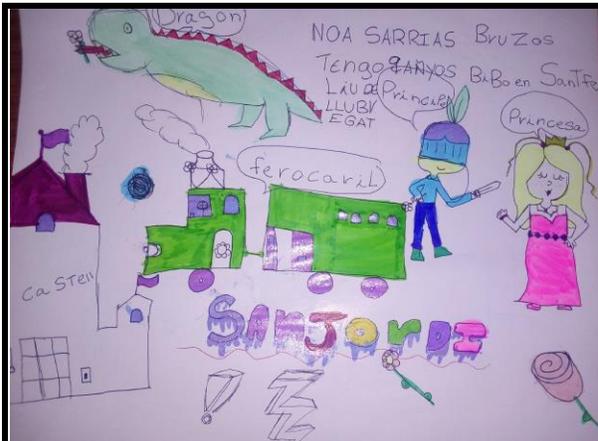
Consulta les bases a:
<http://salvemestacionsantfeliu.blogspot.com/>

Plataforma Salvem l'Estació
Sant Feliu de Llobregat

@SalvemEstacio @SalvemEstacioSantfeliu
#salvemestacionsantfeliu

Del 6 de abril al 26 de mayo de 2020, durante el confinamiento por la pandemia de la COVID19, la Plataforma convocó un concurso de dibujo infantil dentro de la campaña solidaria “#Quedateencasa”. Se pidió a niños y niñas que recrearan en sus dibujos en la leyenda del Dragón y Sant Jorge, relacionándola con el ferrocarril. Los participantes le pusieron color e imaginación durante el confinamiento. Toda una experiencia divertida y entretenida que tuvo mucho éxito.

El concurso forma parte de las actividades que la Plataforma realiza para reivindicar y poner en valor el patrimonio industrial ferroviario de Sant Feliu de Llobregat.



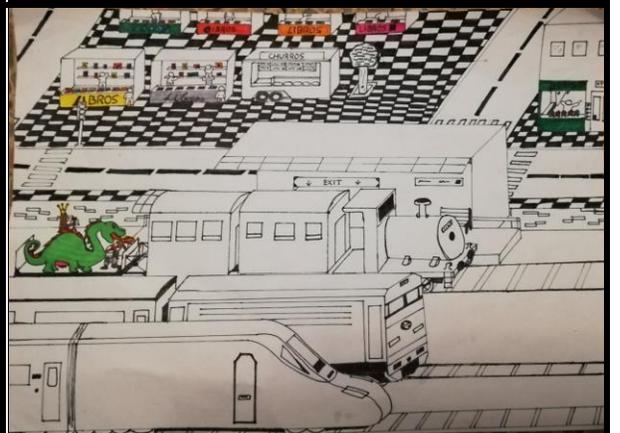
Noa Sarrías Bruzos - 9 años



Daniel Cobo Alcalá - 11 años



Eileen Solé Larby - 6 años



Andrés García Oñate - 11 años



Nora López Farrés - 10 años



Accésit: Sònia Larby