

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VIII. Jóvenes investigadores

El ferrocarril de Mollet del Vallès a Caldes de Montbui en la memoria: trazado, territorio y patrimonio

MARIANO VEIGA DE LA TORRE

marianovdlt@gmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: El ferrocarril de Mollet del Vallès a Caldes de Montbui, conocido como *El Calderí*, constituye un ejemplo significativo de línea ferroviaria secundaria en la Cataluña contemporánea. Concebido como una infraestructura destinada a mejorar la accesibilidad de un importante núcleo termal, generó elevadas expectativas de desarrollo económico y territorial que se vieron condicionadas por limitaciones estructurales, financieras y políticas. A partir del estudio de esta infraestructura local, el artículo analiza el papel del ferrocarril como elemento de modernización, atendiendo a las particularidades de su génesis, explotación y abandono, e integrándolo en su contexto histórico y ferroviario específico. Mediante el uso de bibliografía especializada, documentación archivística y fuentes hemerográficas, se evalúa su impacto territorial, socioeconómico y patrimonial, así como la huella material y memorial dejada por el ferrocarril tras su desaparición.

Palabras clave: ferrocarril secundario; patrimonio ferroviario; territorio; Caldes de Montbui; El Calderí.

Resumo: O caminho-de-ferro entre Mollet del Vallès e Caldes de Montbui, conhecido como *El Calderí*, constitui um exemplo significativo de linha ferroviária secundária na Catalunha contemporânea. Concebido como uma infraestrutura destinada a melhorar a acessibilidade de um importante núcleo termal, gerou elevadas expectativas de desenvolvimento económico e territorial que foram condicionadas por limitações estruturais, financeiras e políticas. A partir do estudo desta infraestrutura local, o artigo analisa o papel do caminho-de-ferro como elemento de modernização, atendendo às particularidades da sua génese, exploração e abandono, e integrando-o no seu contexto histórico e ferroviário específico. Através do uso de bibliografia

especializada, documentação de arquivo e fontes hemerográficas, avalia-se o seu impacto territorial, socioeconómico e patrimonial, bem como a marca material e memorial deixada pelo caminho-de-ferro após o seu desaparecimento.

Palavras-chave: caminho-de-ferro secundário; património ferroviário; território; Caldes de Montbui; El Calderí.

Abstract: The railway line from Mollet del Vallès to Caldes de Montbui, known as El Calderí, represents a significant example of a secondary railway line in contemporary Catalonia. Conceived as an infrastructure aimed at improving access to an important thermal spa town, it generated high expectations of economic and territorial development that were ultimately shaped by structural, financial, and political constraints. Through the study of this local infrastructure, the article analyses the role of the railway as an element of modernisation, paying particular attention to the specific features of its genesis, operation, and abandonment, and situating it within its broader historical and railway context. Drawing on specialised bibliography, archival documentation, and hemerographic sources, the study assesses its territorial, socio-economic, and heritage impact, as well as the material and memorial traces left by the railway after its disappearance.

Keywords: secondary railway; railway heritage; territory; Caldes de Montbui; El Calderí.

INTRODUCCIÓN

La llegada del ferrocarril Mollet-Caldes a Caldes de Montbui supuso una transformación significativa en el sistema de comunicaciones local, al facilitar su conexión directa con Mollet del Vallès y, a través de esta, con la red ferroviaria principal. Esta nueva conectividad permitió la llegada de visitantes procedentes de Barcelona, reforzó la proyección supralocal del municipio y contribuyó a la consolidación de su actividad termal, generando beneficios económicos y sociales que la localidad no había experimentado con anterioridad (Ballart y Villanueva, 1981: 23–35; García, 1984: 45-52; Salmerón, 1991: 15-21).

La implantación del ferrocarril no garantizaba por sí sola una transformación estructural duradera del territorio. Los efectos modernizadores de estas infraestructuras estuvieron condicionados por factores como la densidad de población, la estructura productiva, la viabilidad económica de la explotación y el marco institucional en el que se desarrollaron. Estas limitaciones resultaron especialmente visibles en el caso de las líneas secundarias, caracterizadas a menudo por previsiones de tráfico optimistas y por estructuras financieras frágiles (Maristany, 1992: 101-112; Pascual, 2011: 109-118).

Este trabajo se inscribe en esta línea de análisis a través del estudio de la línea ferroviaria de Mollet del Vallès a Caldes de Montbui, conocida

popularmente como El Calderí. La trayectoria histórica de esta infraestructura permite examinar de manera concreta el papel de la línea ferrea como instrumento de modernización local, atendiendo a las particularidades de su gestación, explotación y abandono, así como a las condiciones económicas, políticas y territoriales que influyeron en su evolución (García, 1984: 19-38; Salmerón, 1991: 7-14).

El objetivo es analizar el origen, desarrollo y desaparición de esta línea, situándola en su contexto histórico y ferroviario específico, y evaluar su impacto territorial, socioeconómico y patrimonial. A partir del uso de bibliografía especializada, documentación archivística y fuentes hemerográficas, se propone una interpretación que permita integrar este caso en los debates historiográficos sobre los ferrocarriles secundarios en Cataluña, subrayando tanto su contribución al proceso de modernización local como las limitaciones que condicionaron su continuidad y su legado histórico.

Este enfoque permite sostener que el ferrocarril Mollet-Caldes no puede interpretarse únicamente como una infraestructura de transporte, sino como un instrumento de articulación territorial condicionado por factores estructurales.

1. CALDES DE MONTBUI Y EL CONTEXTO FERROVIARIO CATALÁN

Durante los siglos XIX y primeras décadas del XX, Caldes de Montbui presentó un perfil económico y social marcado por la coexistencia de actividades agrícolas, una industria local en proceso de consolidación y, de manera destacada, el turismo termal vinculado a sus balnearios. Este último factor otorgó al municipio una proyección supralocal y generó una demanda creciente de infraestructuras de transporte que facilitarían la llegada de visitantes procedentes de Barcelona y de otras localidades del entorno (Ballart y Villanueva, 1981: 23-35; Castellà, 2020: 11-19).

En este contexto, la mejora de las comunicaciones se convirtió en una cuestión estratégica para las élites locales y para las instituciones municipales, que percibían el ferrocarril como un medio capaz de reforzar la competitividad económica del municipio y de integrarlo de manera más eficaz en el espacio metropolitano emergente. Estas aspiraciones se enmarcaban en un proceso más amplio de expansión del ferrocarril en Cataluña, caracterizado por una red en rápida extensión, pero

profundamente desigual en términos de trazado, rentabilidad y funcionalidad.

Figura 1. Red ferroviaria española según la Guía General de Ferrocarriles (1911)



Fuente: Guía General de Ferrocarriles de España (1911), Biblioteca Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

El ferrocarril Mollet-Caldes se inscribe plenamente en esta lógica. Concebido como una infraestructura destinada a conectar un núcleo termal de importancia regional con la red ferroviaria principal, El Calderí respondía a necesidades específicas del territorio, pero dependía de un equilibrio económico frágil y de un contexto político y administrativo cambiante. Tal como señalan los estudios dedicados a esta línea, desde sus orígenes el proyecto estuvo marcado por una tensión constante entre las expectativas depositadas en él y las dificultades reales para garantizar una explotación sostenible (García, 1984: 31-38; Salmerón, 1991: 7-14).

2. El proyecto ferroviario Mollet-Caldes: orígenes, expectativas y planificación

La gestación del ferrocarril entre Mollet del Vallès y Caldes de Montbui debe situarse en el marco de las iniciativas locales orientadas a mejorar la accesibilidad de este último municipio y a reforzar su posición dentro del sistema económico comarcal. Desde finales del siglo XIX, distintos actores locales promovieron la idea de dotar a Caldes de una conexión ferroviaria directa que facilitara el transporte de viajeros y mercancías, en particular en relación con la actividad termal y con los intercambios comerciales con Barcelona y el Vallès industrial.

La línea ferroviaria de Mollet-Caldes fue concebida en el marco de los proyectos de expansión ferroviaria de mediados del siglo XIX destinados a mejorar la conectividad de los núcleos locales con la red principal. Los primeros estudios para su construcción se iniciaron en 1857, siendo aprobado el proyecto por la Junta Consultiva de Obras Públicas en 1858. Posteriormente, mediante Real Orden de 1 de septiembre de 1862, se autorizó la concesión de la línea, adjudicada en 1864 a Ramon Oños. Las obras comenzaron en septiembre de 1872, aunque se vieron interrumpidas por el estallido de la Tercera Guerra Carlista. Tras la reanudación del proyecto, la línea fue finalmente concluida en mayo de 1880, realizándose las pruebas oficiales el 5 de julio del mismo año y celebrándose su inauguración el 30 de julio de 1880. El trazado ferroviario contaba con una longitud de 14.091,43 metros, que alcanzaba aproximadamente los 16 kilómetros si se incluían estaciones, apeaderos y vías auxiliares. A diferencia de muchas líneas secundarias contemporáneas, el ferrocarril Mollet-Caldes fue construido en ancho ibérico, lo que permitía su conexión directa con la red ferroviaria principal sin necesidad de transbordos. (García, 1984; Salmerón, 1991).

Figura 2. Características básicas del ferrocarril Mollet–Caldes

Características	Datos
Inauguración	30 de julio de 1880
Longitud del trazado	Aproximadamente 16 km con vías auxiliares
Ancho de vía	1.674 mm (ancho ibérico)
Estación de enlace	Mollet del Vallès
Función principal	Conexión de Caldes de Montbui con la red ferroviaria principal.
Cese definitivo	1940

Fuente: elaboración propia a partir de García (1984) y Salmerón (1991)

Desde su inauguración en 1880, el ferrocarril Mollet-Caldes generó importantes expectativas de desarrollo económico para el Vallès Oriental. Se esperaba que la nueva infraestructura facilitara el acceso a los balnearios de Caldes de Montbui y mejorara la distribución de productos agrícolas y manufacturados hacia los mercados del entorno. Sin embargo, los primeros resultados de explotación fueron más modestos de lo previsto,

lo que obligó a reorganizar la gestión de la línea pocos años después de su apertura. A lo largo de su trayectoria, el ferrocarril tuvo que hacer frente a diversas dificultades estructurales, entre ellas la limitada demanda de tráfico, los elevados costes de explotación y la creciente competencia del transporte por carretera, factores que acabaron condicionando su viabilidad a largo plazo (García, 1984; Salmerón, 1991).

En el caso del proyecto de la línea ferroviaria de Mollet del Vallès-Caldes de Montbui, la elección del trazado respondió tanto a criterios técnicos como a condicionantes territoriales y económicos. La conexión con la línea principal, Barcelona-Girona-Portbou, en Mollet del Vallès permitía enlazar Caldes de Montbui con la red ferroviaria existente, pero implicaba la construcción de una infraestructura relativamente costosa para una demanda potencial limitada. A ello se sumaban las dificultades derivadas de la orografía y de la necesidad de atravesar terrenos agrícolas, factores que incrementaban los costes y complicaban la ejecución del proyecto (García, 1984: 31-38).

Figura 3. Puente del ferrocarril Mollet-Caldes a su paso por el Vallès.



Fuente: trendepalau.cat

El análisis del trazado de la línea de Mollet-Caldes, puesto en relación con la red viaria existente en el momento de su implantación, permite entender esta infraestructura como una respuesta directa a las carencias del sistema de comunicaciones terrestres del Vallès Oriental. Tal como se

observa en el mapa de carreteras de Cataluña publicado por el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) en 1912, el entorno de Caldes de Montbui se articula fundamentalmente a través de carreteras de tercer orden y caminos de carácter local, con trazados discontinuos y escasa capacidad para garantizar una movilidad regular y eficiente.

Figura 4. Detalle del entorno del Vallès Oriental en el mapa de carreteras de Cataluña (1912).



Fuente: Fons del Centre Excursionista de Catalunya (CEC), Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC).

Frente a esta debilidad de la red viaria, el ferrocarril El Calderí establecía una conexión directa con Mollet del Vallès, un nodo ferroviario de primer orden plenamente integrado en los grandes ejes de comunicación catalanes. De este modo, el ferrocarril no duplicaba una infraestructura preexistente, sino que suplía la ausencia de una carretera moderna,

actuando como elemento vertebrador del territorio y garantizando la accesibilidad de Caldes de Montbui tanto para el transporte de viajeros como de mercancías. En este sentido, El Calderí puede interpretarse como un sustituto funcional de la carretera en un contexto histórico, en el que el trazado aún no había alcanzado el grado de desarrollo pleno para conectar el territorio.

Las expectativas asociadas al nuevo ferrocarril fueron especialmente elevadas en lo relativo al turismo termal. La mejora de la accesibilidad se consideraba un elemento clave para aumentar la afluencia de visitantes a los balnearios de Caldes de Montbui, reforzando así uno de los pilares económicos del municipio. Este discurso, compartido por promotores y autoridades locales, contribuyó a legitimar el proyecto y a movilizar apoyos institucionales, aunque no siempre se tradujo en una evaluación realista de la demanda a medio y largo plazo (Ballart y Villanueva, 1981: 47-52; Salmerón, 1991: 15-21).

Las dificultades para garantizar una financiación sólida y estable condicionaron el ritmo de ejecución de las obras y limitaron la capacidad de adaptación del proyecto ante imprevistos técnicos o económicos. Estas limitaciones estructurales, comunes a muchas líneas secundarias, anticipaban ya algunos de los problemas que marcarían la explotación posterior del ferrocarril (Comín et al., 1998: 214-219).

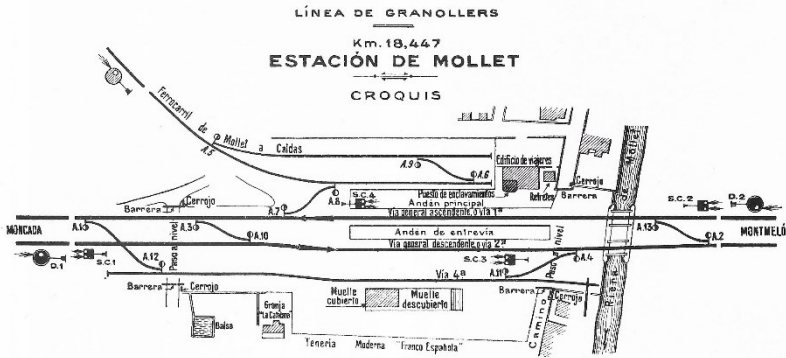
En conjunto, la fase de planificación del ferrocarril Mollet-Caldes refleja con claridad las tensiones inherentes a los proyectos ferroviarios de ámbito local; por un lado, la voluntad de integración territorial y de promoción económica; por otro, la fragilidad financiera y la dependencia de expectativas que no siempre se correspondieron con la realidad del tráfico ferroviario. Este contraste entre proyecto y realidad constituye un elemento central para comprender la trayectoria histórica de la línea y será determinante en el análisis de su funcionamiento y de las dificultades que enfrentó durante su explotación.

3. EXPLOTACIÓN, FUNCIONAMIENTO Y DIFICULTADES ESTRUCTURALES

La puesta en servicio del ferrocarril Mollet-Caldes de Montbui supuso la materialización de las expectativas generadas durante la fase de planificación, al proporcionar al municipio una conexión ferroviaria directa con la red principal. En sus primeros años de funcionamiento, la línea permitió mejorar de forma efectiva la accesibilidad de Caldes de Montbui, facilitando el desplazamiento de viajeros y el transporte de

mercancías en un ámbito fundamentalmente comarcal (García, 1984: 45-52).

Figura 5. Extracto del Plano de población de Caldes de Montbui (1919) con indicación del trazado del ferrocarril y de la estación



Fuente: Instituto Geográfico Nacional (IGN), Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG)

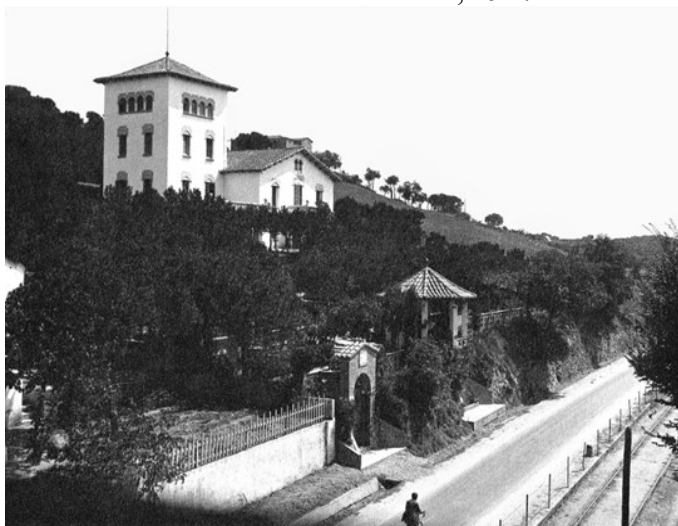
No obstante, el análisis de la explotación revela que desde etapas tempranas comenzaron a manifestarse problemas estructurales que limitaron la viabilidad del ferrocarril. Entre ellos destacó la insuficiencia del tráfico generado, muy dependiente de la estacionalidad del turismo termal y de una demanda local relativamente reducida. Esta circunstancia dificultó la obtención de ingresos regulares y estables, poniendo de relieve la fragilidad del modelo económico sobre el que se sustentaba la línea (Salmerón, 1991: 27-34).

A estas limitaciones se sumaron los elevados costes de explotación y mantenimiento, derivados tanto de las características técnicas de la infraestructura como de la necesidad de garantizar la seguridad y regularidad del servicio. La falta de inversiones significativas para la modernización de la línea agravó estos problemas, impidiendo mejorar la eficiencia del servicio y adaptarlo a las nuevas exigencias de la movilidad contemporánea (Comín et al., 1998: 214-219).

El paisaje del entorno de la estación y de la carretera de Palau-solità i Plegamans a Mollet puede observarse también en fotografías de comienzos

del siglo XX, que permiten apreciar la configuración urbana y viaria del sector en el que se situaba la infraestructura ferroviaria.

Figura 6. Casa familiar Folch i Torres en el entorno de la carretera de Mollet a Caldes de Montbui, 1927



Fuente: Fotografía de J. M. Folch i Torres. Arxiu Fundació Folch i Torres

La integración de la línea Mollet-Caldes en la cartografía oficial del Estado queda reflejada en el Mapa Topográfico Nacional de 1927, donde el trazado aparece representado de forma continua entre Mollet del Vallès y Caldes de Montbui, atravesando los términos municipales de Santa Perpètua de Mogoda, Polinyà y Palau-solità i Plegamans. Esta representación cartográfica permite situar la línea dentro de la red de comunicaciones del Vallès Oriental durante el primer tercio del siglo XX, evidenciando su papel como infraestructura de conexión entre un núcleo termal de importancia regional y la red ferroviaria principal articulada en torno al eje Barcelona-Girona-Portbou.

Figura 7. Trazado del ferrocarril Mollet-Caldes de Montbui en el Mapa Topográfico Nacional (1:50.000), edición de 1927



Fuente: Instituto Geográfico Nacional (IGN), Mapa Topográfico Nacional (1:50.000), edición de 1927. MTN50, hoja 0393 Mataró (1927).

[Centro de Descargas del CNIG \(IGN\)](#)

La presencia del ferrocarril también se reflejó en la publicidad de la época, lo que evidencia su integración en el imaginario ferroviario catalán. La aparición de anuncios del ferrocarril Mollet-Caldes en publicaciones periódicas pone de manifiesto su consideración no solo como un medio de transporte, sino también como un elemento asociado al progreso y a la modernización del territorio. Este tipo de representaciones contribuía a

Asimismo, la persistencia de las dificultades que afectaban a la línea quedó reflejada de manera explícita tanto en la documentación administrativa como en la prensa. En diciembre de 1935, el diario *El Tiempo* publicó íntegramente una instancia elevada al Ministro de Obras Públicas por el Ayuntamiento de Caldes de Montbui, en la que se solicitaba la resolución urgente del expediente del ferrocarril de Mollet-Caldes, paralizado desde febrero de 1932. El documento, firmado por el alcalde Isidro Anglí, definía la línea como un “ferrocarril de vida propia y próspera y de vía ancha” y subrayaba su valor estratégico para la comarca, al tiempo que denunciaba el abandono de la infraestructura por parte de la compañía concesionaria. La instancia hacía referencia a la existencia de planos y propuestas para la reactivación del servicio, incluyendo la incautación estatal de la línea y su modernización. Este testimonio pone de relieve que, durante la década de 1930, existió una movilización institucional activa en defensa del ferrocarril, lo que refuerza la interpretación de su abandono como resultado de decisiones políticas y estructurales, y no únicamente de la falta de demanda.¹

El funcionamiento del ferrocarril se vio además condicionado por la creciente competencia del transporte por carretera, que a lo largo del primer tercio del siglo XX comenzó a ofrecer alternativas más flexibles y, en muchos casos, más económicas. Este fenómeno, ampliamente documentado en la historiografía ferroviaria, tuvo un impacto especialmente acusado en las líneas secundarias, cuyo reducido volumen de tráfico las hacía más vulnerables a la pérdida de usuarios (Maristany, 1992: 185-194; Pascual, 2011: 173-180). La prensa de la época reflejó también esta situación. En julio de 1931, *La Veu de Catalunya* indicaba que la explotación del ferrocarril se veía afectada por la competencia del transporte por carretera y que los ingresos obtenidos “no arriben a cobrir les despeses, puix que el tràfec de viatgers és molt reduït” (*La Veu de Catalunya*, 22 de julio de 1931).

Los datos procedentes de las guías ferroviarias muestran que la oferta de servicios de la línea Mollet-Caldes se mantuvo relativamente estable durante las primeras décadas del siglo XX, con aproximadamente cuatro trenes diarios por sentido. A comienzos de la década de 1930 se observa un ligero incremento de la frecuencia hasta cinco servicios diarios. Sin

¹ *El Tiempo* (Madrid), 1 de diciembre de 1935, p. 2. “Ruego al Ministro de Obras Públicas. El Ayuntamiento de Caldes de Montbui pide se resuelva el expediente del ferrocarril de Mollet”.

embargo, tras la Guerra Civil la explotación de la línea quedó suspendida, situación que reflejan las guías ferroviarias de comienzos de la década de 1940.

Figura 9. Tabla correspondiente a la línea Mollet–Caldes en la Guía General de Ferrocarriles de España (1942), donde se indica la suspensión de su explotación.

MOLLET A CALDAS DE MONTBUY				(Explotación por el Estado.)	
Precios totales del día de cada signo (Decreto 26-9-41)			K.	ESTACIONES	
1.ª	2.ª	3.ª			
Desde Mollet				Barcelona (Norte).....S.	La explotación de esta línea está suspendida
0.45	0.30	0.20	2	MOLLET (Norte).....	
0.85	0.65	0.45	6	Santa Perpetua.....	
1.30	0.95	0.65	8	Gallechs.....	
				Palau.....	
2.03	1.55	1.00	13	CALDAS DE MONTBUY LL.	
				CALDAS DE MONTBUY .S.	
0.85	0.65	0.45	6	Palau.....	
1.15	0.85	0.65	8	Gallechs.....	
1.70	1.0	0.85	11	Santa Perpetua.....	
2.00	1.55	1.00	14	MOLLET (Norte).....	
4.40	3.20	2.05	16	Barcelona (Norte).....LL.	

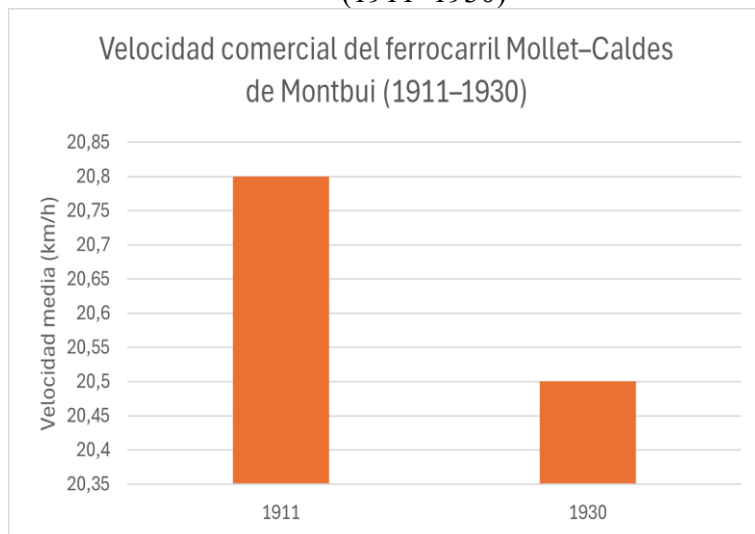
El itinerario completo de Barcelona a Mollet véase en la página 268, y el de Mollet a Barcelona en la página 269.

Fuente: Guía General de Ferrocarriles de España (1942), Biblioteca Ferroviaria-Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

<https://docutren.com/GuiasHorarios/>

La velocidad comercial del ferrocarril Mollet-Caldes se mantuvo prácticamente constante durante el primer tercio del siglo XX. Según los datos de las guías ferroviarias, el trayecto se realizaba en aproximadamente 43 minutos en 1911 (20,8 km/h), mientras que en 1930 el tiempo de viaje era de 44 minutos (20,5 km/h). Estos datos sugieren que durante este periodo no se produjeron mejoras significativas en la explotación de la línea ni en sus condiciones técnicas.

Figura 10. Velocidad comercial del ferrocarril Mollet–Caldes de Montbui (1911–1930)



Fuente: elaboración propia a partir de las *Guías Generales de Ferrocarriles*

La incapacidad para competir con el transporte por carretera acentuó las dificultades económicas de la línea, provocando una progresiva pérdida de relevancia.

La acumulación de estas dificultades, unida al contexto político y económico derivado de la Guerra Civil española, condujo finalmente al cese del ferrocarril Mollet–Caldes en 1940. Con ello se ponía fin a casi seis décadas de funcionamiento de la línea conocida popularmente como El Calderí, cuya trayectoria había estado marcada desde sus orígenes por un equilibrio económico frágil y por una demanda de tráfico insuficiente para garantizar su sostenibilidad a largo plazo.

4. IMPACTO TERRITORIAL, MEMORIA Y PATRIMONIO FERROVIARIO

Más allá de su trayectoria como infraestructura de transporte, el ferrocarril Mollet-Caldes dejó una huella significativa en el territorio y en la memoria colectiva de las localidades por las que discurría. Aunque su impacto económico fue limitado y desigual, la presencia del ferrocarril contribuyó a modificar las dinámicas espaciales, especialmente en relación con los puntos de parada, las áreas próximas a la estación y los espacios asociados a la infraestructura ferroviaria (Pascual, 2011: 121-128).

Desde una perspectiva territorial, la línea favoreció una mayor articulación entre Caldes de Montbui y su entorno inmediato, reforzando los vínculos con el Vallès industrial y con Barcelona. Sin embargo, estos efectos no se tradujeron en una transformación estructural duradera del territorio, en parte debido a la corta vida útil del ferrocarril y a la persistencia de limitaciones económicas y demográficas que condicionaron su alcance. Este carácter efímero de la infraestructura explica que su influencia territorial fuera más perceptible a escala local que regional (Maristany, 1992: 201-210).

Tras el abandono del servicio ferroviario, muchos de los elementos materiales asociados a la línea experimentaron procesos de reutilización, degradación o desaparición. Tramos del trazado, obras de fábrica y espacios ferroviarios fueron progresivamente integrados en nuevas dinámicas urbanas o rurales, perdiendo en algunos casos su legibilidad original como infraestructura de transporte. Este proceso de transformación del paisaje ferroviario es común en numerosas líneas secundarias y plantea interrogantes relevantes sobre la conservación del patrimonio industrial y ferroviario (Maynou, 2016: 173-180).

La memoria de El Calderí, sin embargo, ha perdurado de manera significativa en el imaginario local. El recuerdo del tren, transmitido a través de testimonios orales, publicaciones locales y estudios históricos, ha contribuido a mantener viva la identidad ferroviaria de la línea, incluso en ausencia de la infraestructura en funcionamiento. Esta dimensión memorial resulta especialmente relevante para comprender el valor simbólico del ferrocarril y su papel en la construcción de identidades locales vinculadas al progreso y a la modernización (Salmerón, 1991: 85-92).

5. DISCUSIÓN HISTORIOGRÁFICA

El análisis del ferrocarril Mollet-Caldes permite dialogar de manera directa con algunos de los principales debates de la historiografía ferroviaria, especialmente aquellos relativos al papel de las líneas secundarias en los procesos de desarrollo territorial y económico. Frente a interpretaciones tradicionales que han subrayado el ferrocarril como motor casi automático de progreso, el análisis de este caso refuerza la necesidad de adoptar enfoques más matizados y contextualizados (Comín et al., 1998: 231-238; Pascual, 2011: 201-208).

La trayectoria del ferrocarril analizado confirma que la implantación de una infraestructura ferroviaria no garantizaba por sí misma la transformación estructural del territorio. Como han señalado diversos autores, el impacto del ferrocarril dependió en gran medida de factores como la densidad de población, la estructura productiva, la integración en redes más amplias y la capacidad de adaptación a cambios en la demanda de transporte (Maristany, 1992: 185-194). En este sentido, el caso de la línea ferroviaria Mollet-Caldes se alinea con otros ejemplos de líneas secundarias cuya viabilidad estuvo condicionada por una demanda insuficiente y por una fuerte dependencia de coyunturas específicas, como el turismo estacional.

Asimismo, el estudio pone de relieve la importancia del marco institucional y de las decisiones políticas en la configuración del sistema ferroviario. La complejidad del régimen de concesiones, la fragilidad financiera de muchos proyectos y la limitada intervención pública en la sostenibilidad de las líneas secundarias constituyen elementos recurrentes en la historiografía, que encuentran en este caso una expresión concreta y bien documentada (Comín et al., 1998: 214-219). La experiencia del ferrocarril Mollet-Caldes refuerza así la idea de que el desarrollo ferroviario fue el resultado de equilibrios inestables entre intereses públicos y privados.

La incorporación de la dimensión patrimonial amplía el análisis histórico y permite valorar el ferrocarril como legado material e inmaterial. El caso de El Calderí muestra la utilidad del estudio de caso para comprender las limitaciones estructurales de las líneas secundarias. A pesar de su desaparición como infraestructura ferroviaria operativa, el trazado del ferrocarril Mollet-Caldes ha dejado una huella persistente en el territorio. En distintos puntos del recorrido todavía es posible identificar

antiguos terraplenes, caminos o corredores paisajísticos que siguen el itinerario de la antigua línea. En algunos casos, estos espacios han sido reutilizados como caminos o itinerarios peatonales, lo que permite reconocer aún hoy la geometría del trazado ferroviario en el paisaje contemporáneo.

Figura 11. Antiguo trazado del ferrocarril Mollet-Caldes reutilizado como camino en el entorno del Parque Gallecs en el municipio de Mollet del Vallès



Fuente: Realizada por autor (2025)

CONCLUSIÓN

El estudio del ferrocarril Mollet-Caldes permite comprender las dinámicas propias de las líneas ferroviarias secundarias en Cataluña durante la época contemporánea. Lejos de constituir un caso aislado, su trayectoria refleja procesos comunes vinculados a expectativas de modernización y a limitaciones estructurales que condicionaron su desarrollo.

En primer lugar, la llegada del ferrocarril supuso un avance significativo en términos de accesibilidad y conectividad para Caldes de Montbui y su entorno. La conexión directa con la red ferroviaria principal facilitó la llegada de visitantes procedentes de Barcelona y contribuyó a reforzar la actividad termal, favoreciendo la proyección supralocal del municipio y su integración en las dinámicas territoriales del Vallès.

No obstante, estos efectos no se tradujeron en una transformación estructural duradera del territorio. Desde su concepción, el ferrocarril estuvo condicionado por una demanda limitada y por una estructura financiera frágil, factores a los que se sumaron, durante su explotación, los elevados costes de mantenimiento y la creciente competencia del transporte por carretera. Todo ello condujo a una progresiva pérdida de relevancia y, finalmente, a su desaparición.

Desde una perspectiva territorial, el impacto del ferrocarril fue perceptible pero limitado, con efectos principalmente a escala local. Aunque contribuyó a modificar determinadas dinámicas espaciales y dejó una huella en la organización urbana, no generó una reconfiguración territorial de largo alcance. Este hecho pone de relieve que el ferrocarril no actuó como un agente de transformación automática, sino como una infraestructura condicionada por factores económicos, demográficos e institucionales concretos.

Finalmente, más allá de su funcionalidad como medio de transporte, el ferrocarril Mollet-Caldes ha dejado una huella significativa en la memoria colectiva y en el paisaje. La persistencia de su recuerdo y la conservación parcial de algunos elementos materiales permiten considerarlo como un ejemplo relevante de patrimonio ferroviario, cuyo análisis contribuye a comprender tanto su papel histórico como su valor simbólico en el territorio.

FUENTES

Arxiu Històric de Santa Perpètua de Mogoda (1885–1886). Actas del Ayuntamiento sobre caminos y trabajos vecinales de reparación. Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona).

Arxiu Històric de Santa Perpètua de Mogoda (1888). Expediente del Ayuntamiento relativo al estado de los caminos rurales tras las lluvias de enero de 1888. Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona).

El Tiempo (Madrid), 1 de diciembre de 1935, p. 2. “Ruego al Ministro de Obras Públicas. El Ayuntamiento de Caldes de Montbui pide se resuelva el expediente del ferrocarril de Mollet”. Disponible en: <https://hemerotecadigital.bne.es/hd/es/viewer?id=39fbc57d-7866-496d-bbe1-1efaaab20548&page=2> (consultado el 16/12/2025).

Guía General de Ferrocarriles de España (1911). Madrid. Disponible en: <https://docutren.com/GuiasHorarios/> (consultado el 13/03/2026).

Guía General de Ferrocarriles de España (1912). Madrid. Disponible en: <https://docutren.com/GuiasHorarios/> (consultado el 13/03/2026).

Guía General de Ferrocarriles de España (1930). Madrid. Disponible en: <https://docutren.com/GuiasHorarios/> (consultado el 13/03/2026).

Guía General de Ferrocarriles de España (1942). Madrid. Disponible en: <https://docutren.com/GuiasHorarios/> (consultado el 13/03/2026).

La Veu de Catalunya (Barcelona), año 41, núm. 10.956, 22 de julio de 1931, p. 5. “El tren de Mollet a Caldes de Montbui”. Disponible en: https://arca.bnc.cat/arcabib_pro/ca/catalogo_imagenes/grupo.do?path=1266937 (consultado el 06/03/2026).

La Veu de Catalunya (Barcelona), 22 de julio de 1931. “Un ferrocarril que plega”. Disponible en: https://arca.bnc.cat/arcabib_pro/ca/consulta/registro.do?id=10000133845 (consultado el 04/03/2026).

BIBLIOGRAFÍA

Ballart, Joan y Villanueva, Josep (1981). Resum de la història de Caldes de Montbui. Caldes de Montbui: Ajuntament de Caldes de Montbui.

Castellà, Ramon (2020). Caldes de Montbui desapareguda. El Papiol: Efadós.

Comín, Francisco; Martín, Pablo; Muñoz Rubio, Miguel y Vidal, Javier (1998). 150 años de historia de los ferrocarriles españoles. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles / Grupo Amaya.

García, Ramon (1984). El Calderí: Historia del ferrocarril Mollet–Caldes de Montbui. Caldes de Montbui: Ajuntament de Caldes de Montbui.

López, José Antonio (2010). Historia de la vía férrea en España: de los primeros raíles al ferrocarril moderno. Gijón: Trea.

Maristany, Martí (1992). Un siglo de ferrocarril en Cataluña. Barcelona: Buró Gràfic.

Pascual, Pere (2011). El ferrocarril a Catalunya: una història de la seva explotació. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona.

Salmerón i Bosch, Carles (1991). El tren de Caldes: Història del ferrocarril Mollet–Caldes de Montbui. Barcelona: Terminus.

Ventura Maynou, Josep (2016). “Els ponts antics de Mollet del Vallès”. En: Centre d’Estudis Molletans (ed.), Notes, 31, pp. 173–185.