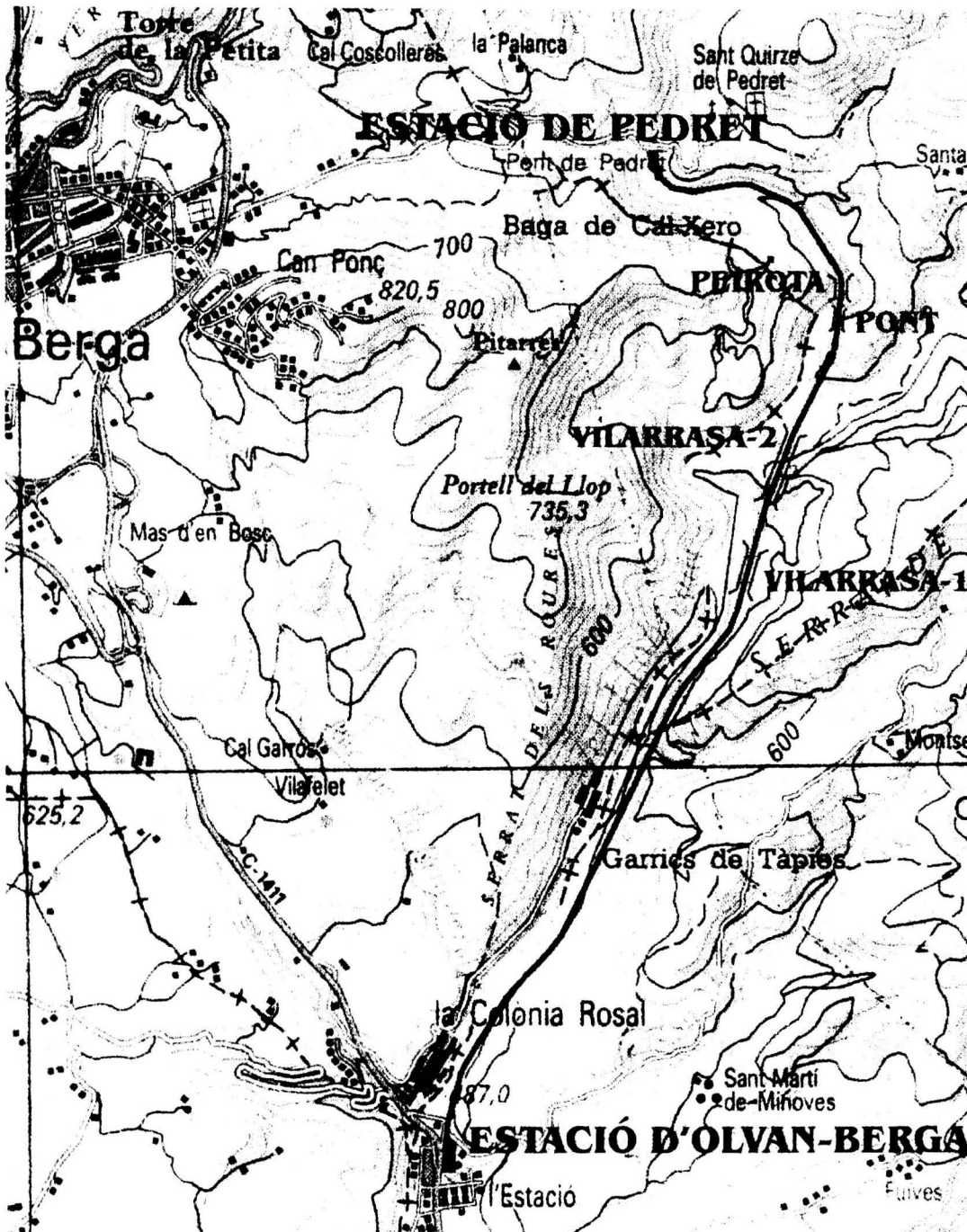


Projecte de reconstrucció del tram de

ferrocarril Colònia Rosal - Pedret



EL BERGUEDÀ HA PERDUT TOTA aquella esplendor que va sorgir de la revolució industrial. La mineria i el tèxtil van ser les indústries motor d'aquella revolució però que mica en mica han anat desapareixent i van apagant la comarca. A causa de la impossibilitat de fer renèixer aquestes indústries, la comarca ha de canviar el sentit del que durant anys ha estat la seva economia, s'ha de dirigir cap al turisme. S'han d'aprofitar tots els avantatges de què gaudim incloses aquelles activitats industrials de la revolució industrial a Catalunya. A poc a poc es van generant activitats dirigides al turisme i que són de gran interès, però aquestes activitats en necessiten alguna que provoqui la vinguda més massiva de turistes, una activitat que sigui diferent, única i atractiva: *El Carrilet*.

El ferrocarril al Berguedà va ser el mitjà gràcies al qual les altres indústries van proliferar, sobretot la indústria del tèxtil i la mineria. Era un mitjà de transport econòmic i ràpid, en la seva època. Aquest ferrocarril anomenat *Tranvia o Ferrocarril Econòmic de Manresa a Berga (T.F.E.M.B.)* transcorria per la vall del riu Llobregat passant per les diverses colònies tèxtils fins arribar a Guardiola de Berguedà, on connectava amb els diversos trens miners de la zona.

El tren es caracteritzava per ser de via estreta (ample d' 1 metre) i per no passar per la capital de comarca del Berguedà, Berga, degut pel considerable desnivell a salvar i sobretot pels diversos interessos econòmics perquè el tren passés per la vall. Des del desmantellament de la línia, la carretera C-1411 ha anat ocupant l'antic traçat a excepció d'un únic tram on encara queda intacte el camí per on circulava el

tren. En la construcció de la carretera, aquesta va haver de passar lògicament per Berga, per la qual cosa abandonava la vall del riu Llobregat a la població de la Colònia Rosal. La carretera no tornava a connectar amb el riu fins aproximadament a la població de Cercs. Així doncs aquest tram va quedar intacte i la construcció del pantà de la Baells va contribuir que el tram quedés encara més aïllat i reservat a les persones que ho coneixien. Tenim un tram des de la Colònia Rosal fins a la presa de la Baells on el terreny conserva les mateixes infraestructures i paisatge de l'època en què hi circulava el tren.

El projecte tracta de tornar a reconstruir l'antic tren que circulava entre la Colònia Rosal i Pedret, més avall de la presa. A la Colònia Rosal es construiria una estació (anomenada en la seva època *Estació d'Olvan-Berga*) just després del trencant d'Olvan i davant del mateix edifici de la Colònia, a l'altre marge del riu. Es tractaria d'una estació de notables dimensions on la característica més important seria la de tornar a reconstruir l'antic edifici de viatgers que hi havia en l'antiga estació; exteriorment seria el mateix, mentre que en el seu interior seria adequat per a les noves necessitats que generaria l'activitat turística. En la seva planta inferior hi hauria una sala d'espera, els serveis i una taquilla per a la venda de bitllets, mentre que en la planta superior comptaria amb una sèrie de sales per a gestionar l'activitat i promocionar-la. La segona edificació d'aquesta estació seria el taller. Un taller per a poder mantenir tota la instal·lació turística, amb fosses i grua per al manteniment i reparació de la maquinària, ja que el material ferroviari utilitzat seria el que es va emprar a l'inici de la línia, és a dir, trens a vapor i vagons de fusta destacant sobretot la utilització de les *màquines de tren a vapor tipus «Bergat»* que hi ha escampades per tota la geografia catalana. Aquest taller estaria preparat perquè aquest manteniment fos dut a terme per alumnes de formació professional mitjançant la realització d'un curs especialitzat de restauració, produint un doble efecte: primerament la formació dels joves de la comarca i de fora d'ella que volguessin seguir aquesta formació, i d'altra banda l'estalvi que suposaria a la gestió de l'activi-

tat. Així doncs aquesta activitat només necessitaria d'un mínim personal qualificat per al control; la resta, utilitzant el curs esmentat anteriorment i altres cursos que podrien esdevenir com a resultat de les diverses accions que s'haurien de dur a terme a El Carrilet. Els edificis seguirien fidelment l'estil dels edificis ferroviaris de l'època de la construcció de la línia, utilitzant fusta i recobrint-los de pedra. Exteriorment hi hauria un seguit de vies de ferrocarril paral·leles que acabarien una plataforma giratoria per al

Aquest ferrocarril continuava de Gironella cap a la Colònia Rosal i, passant pels peus de Pedret, arribava a Guardiola de Berguedà.

ARXIU IGLÉSIES



final de la línia. Tot restaria cobert d'andanes i sobretot de zones verdes i també es comptaria amb un seguit de vies mortes per a l'exposició de material ferroviari de l'època i dels treballs que realitzarien els alumnes. Tota l'estació quedaria rodejada d'un tancament adequat a base de paret coberta de pedra i reixa de ferro forjat.

La funció d'aquesta Estació de la Colònia Rosal serà la d'atraure el visitant i de convertir-se en un punt d'inici on el visitant podrà conèixer totes les activitats de les quals pot gaudir i que li ofereix la comarca.

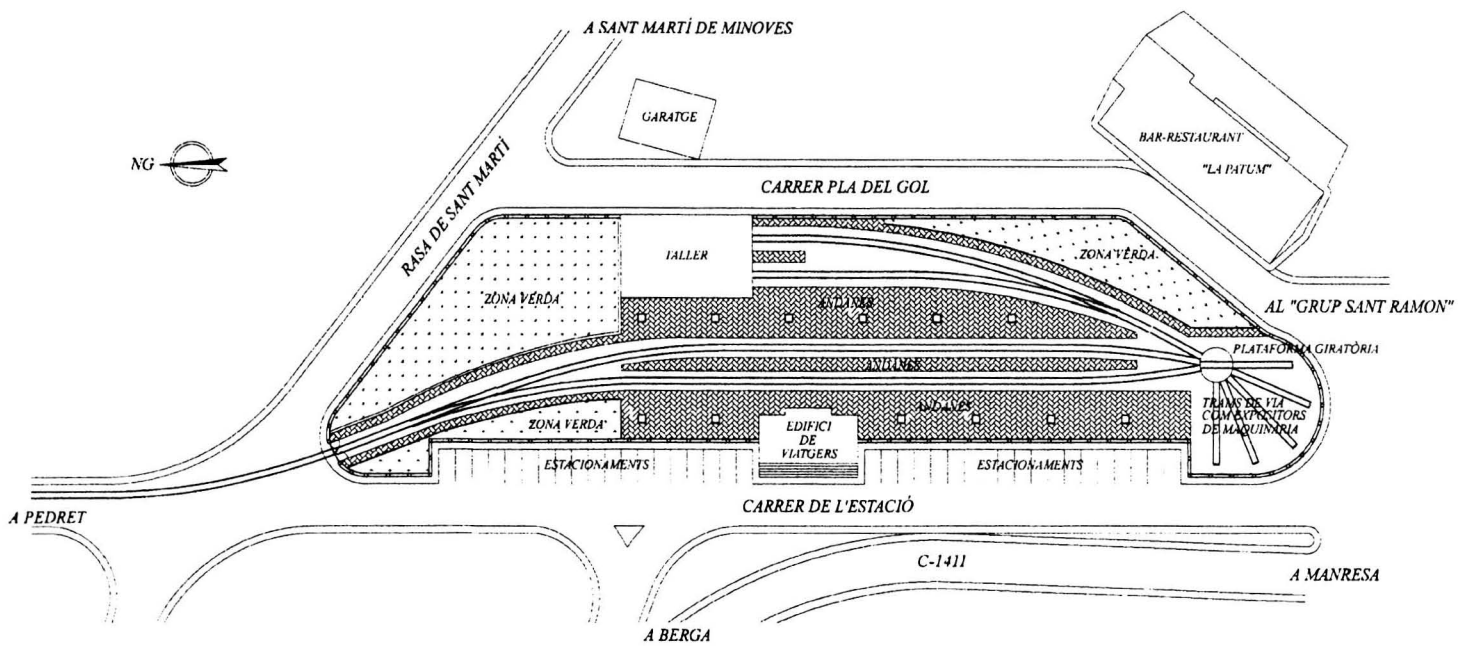
El recorregut s'iniciarà des d'aquesta estació, riu Llobregat amunt. El traçat el compartirà la via del tren junt amb un carril bici, augmentant així les diverses possibilitats turístiques de la zona on la gent podria, per exemple, pujar amb el tren i baixar amb bicicleta

o a peu. Aquest recorregut comptaria amb totes les infraestructures i característiques que havia de salvar un tren de l'època. A la meitat del recorregut aproximadament ens trobem amb el primer túnel, el *túnel de Vilarrasa-1*, un túnel de 77 metres de longitud i en perfecte estat de conservació en estar perforat en roca calcària, i on només caldria el seu pertinent sanejament per a evitar possibles projeccions de roca. Immediatament després ens trobem el *túnel de Vilarrasa-2*, un túnel de 185 metres de longitud i en curva de 100 metres de radi; igual que en el túnel de Vilarrasa-1, s'hauran de prendre les mateixes mesures preventives. Posteriorment el traçat travessa el riu Llobregat per un pont de 2 arcs de 14 metres de llum també en molt bon estat. En el cas del pont es construiran unes baranes, però pedra per no trencar l'es-

tètica de l'entorn. Just enganxat al pont ens trobem amb el *túnel de Peirota*, un túnel de 80 metres de longitud també en perfecte estat. Poc després s'arriba al Pont de Pedret, on es construirà l'altre estació, l'*Estació de Pedret*.

La construcció de l'altra estació es faria al costat del Pont de Pedret. El lloc és immillorable: tenim la carretera que ens uneix amb Berga i més endavant entràrem en un embut difícil de sortir-ne com és la base de la presa de la Baells.

L'Estació de Pedret ocuparà els terrenys que es guanyaran amb un petit desmunt de terres just abans del refugi de pescadors. Ocuparà part de l'estacionament que hi ha davant del refugi i s'eixamplarà el camí per a encabir-hi dues vies paral·leles que finalitzaran amb una plataforma giratòria. La filosofia d'aquesta estació es totalment contrària a la de la Colònia Rosal. Es tractarà d'una estació petita, amb només un petit edifici de viatgers que comptarà amb una sala d'espera, un taquilla per a la venda de bitllets i els serveis, i que serà del mateix estil que els altres edificis de l'Estació de la Colònia Rosal. S'ha d'evitar sobretot produir un impacte ambiental a l'hora de construir una estació de dimensions més grans; la seva forma allargada i estreta farà que l'espessa vegetació de la zona la cobreixi. A més a més interessa una



estació només de càrrega i descàrrega de passatgers ja que aquests, un cop arribin a Pedret, desviarien la seva atenció cap a diverses activitats que es podrien generar a la zona.

S'ha d'aprofitar una zona com la vall de Pedret, s'hi han de generar activitats que estiguin lligades al tren com a mitjà de transport per arribar a elles, activitats per a cobrir la demanda dels diversos tipus de turistes que podran viatjar amb el tren ja que El Carrilet serà una activitat per a totes les edats. Es podrien iniciar rutes culturals gràcies al reclam de Sant Quirze de Pedret i el seu voltant; es podrien marcar rutes per fer a peu a partir d'aquí; marcar rutes amb bicicleta de muntanya amb el seu corresponent lloguer de bicicletes proper a l'estació; realitzar visites a la presa de la Baells; fer passejades i rutes a cavall; preparar activitats diverses per a esco-

les; realitzar baixades pel riu fent rafting..., i un munt d'activitats que anirien sorgint gràcies al tren i que contribuirien, que més visitants acudissin al Berguedà.

També es podria realitzar una connexió amb la ciutat de Berga, a part de la carretera que existeix actualment, que serviria per a donar a conèixer la ciutat i les diverses activitats que s'hi generen. Aquesta connexió es podria fer mitjançant un petit tren miner, un tren cremallera o algun altre mitjà totalment diferent als que coneixem usualment.

No cal oblidar les altres activitats que es podrien generar en l'Estació de la Colònia Rosal: donar a conèixer els treballs de restauració de material ferroviari dels alumnes de l'escola; realitzar exposicions i col·loquis de la història del ferrocarril i de les colònies tèxtils; tenim el Mer-

cat del Bolet...; i connectar l'estació amb el traçat marcat per les diverses colònies tèxtils del riu Llobregat que està duent a terme el Patronat del Parc Fluvial.

Finalment també cal destacar la connexió que es podria produir entre El Carrilet i El Parc de la Natura. El Carrilet podria tenir un accés al futur Parc potenciant alhora les dues activitats, ja que contribuiria a un augment dels visitants en les dues instal·lacions. Aquest accés podria ser el mateix que el que s'utilitzés per a arribar de l'Estació de Pedret a la ciutat de Berga.

Finalment en les dues estacions es potenciarà que el visitant coneixi totes les activitats i iniciatives que es duen a terme en la comarca perquè així decideixi de continuar la visita a alguna d'elles o perquè en una pròxima vista hi acudeixi, perquè torni a la comarca.

S'han d'aprofitar totes les possibilitats del Berguedà i més encara des del tancament de les indústries que sustentaven l'economia de la comarca. S'han de potenciar els projectes que podrien fer-la canviar i convertir-la en una de les més destacades a Catalunya. Tothom s'ha de sentir identificat i involucrat en aquestes iniciatives i es necessita el suport de les diverses autoritats i entitats afectades. No ens hem de convertir en una comarca de pas sinó en una comarca de destinació on cada tipus de visitant tingui les ofertes necessàries per passar-hi el cap de setmana, les vacances o per fixar la seva residència definitiva.

Marc Boixader Rivas
Enginyer Tècnic de Mines

