

Els carrilets a l'Alt Berguedà

per MONTSERRAT ESTRADA, LOURDES PONS I TERESA RIU

Amb aquest títol les autores presentaren un treball en el I Premi Pinós i Mataplana, el qual aconseguí el primer accèssit. El present article correspon als capítols segon, tercer i quart de l'esmentat estudi.

L'Índex d'aquest treball¹ està compost pels següents punts:

Introducció

- 1.- Companyia dels FF.CC. Catalans
 - a) Material mòbil
 - b) La locomotora de vapor
 - c) La locomotora elèctrica
 - d) Dades curioses
- 2.- Arribada del tren a Guardiola
- 3.- Què va representar el tren per a l'Alt Berguedà
- 4.- Altres trens de l'Alt Berguedà
- 5.- Naixement del "Carrilet"
 - a) El nostre petit amic
 - b) Via de circulació
 - c) Serveis
 - d) Les locomotores
 - e) El fatal desenllaç
- 6.- Bibliografia i índex²

Arribada del tren a Guardiola

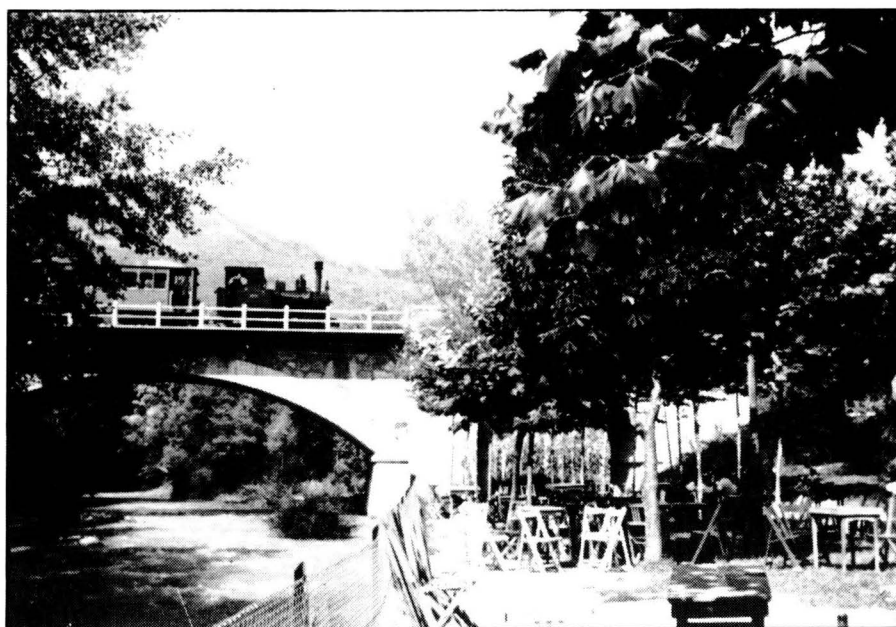
El projecte d'unir les ciutats de Manresa i Berga cal situar-lo a l'any 1879. Amb data de 7 de maig de 1881, s'atorgà a la companyia Tranvia o Ferrocarril Econòmic de Manresa a Berga la concessió, per 60 anys, de la línia de Manresa a Olvan. Es va posar en servei en les dates següents: el 17 de desembre de 1884, el tros de Manresa Alta a Sallent, de 15 qm; el 20 de desembre de 1885, de Sallent a Puig-reig, de 19 qm i el 9 d'abril de 1887, de Puig-reig a Olvan, de 12,4 qm

Segons una memòria de la Societat de les mines de carbó, publicada el 1883, es van reunir la companyia del Ferrocarril i l'esmentada societat del carbó per tal d'estudiar el transport de les 400 tones diàries que es produïen entre carbó, ciment i calç hidràulica. No van arribar a un acord degut que aquell tren no podia transportar tal quantitat de carbó. A més, les tarifes eren tan elevades que aquest carbó, posat a final de trajecte, no podia competir ni amb els carbons de l'estranger ni amb els d'Astúries.



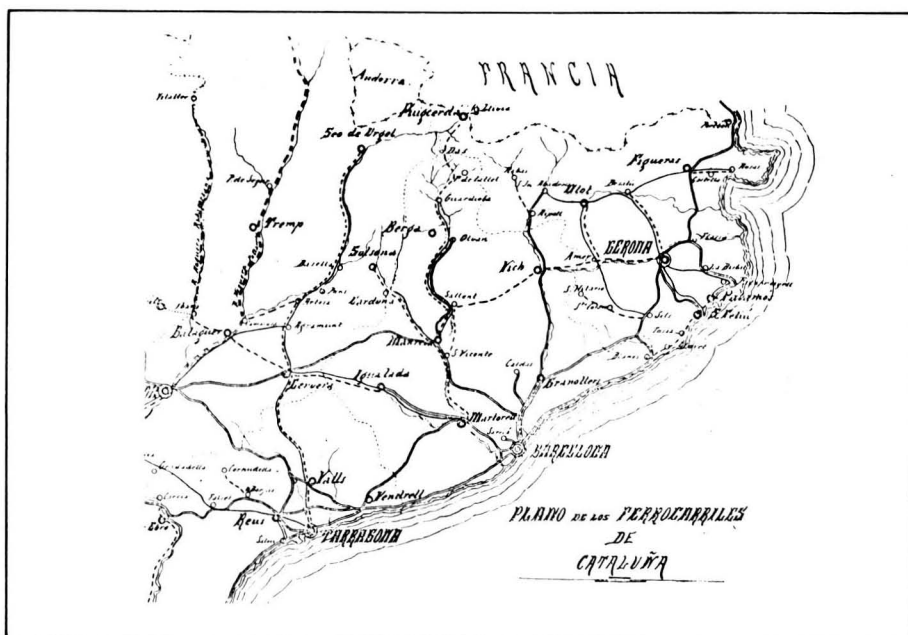
L'estació dels Ferrocarrils Catalans a Guardiola.

L. ROISIN



El tren de l'Asland, el més petit de tots.

ARXIU LUIGI



Mapa dels Ferrocarrils de Catalunya, publicat al "Diari del Comerç", el 24 de març de 1893.
ARXIU

Per un Reial Ordre del 13 de gener de 1893, el Ministerio de Fomento presenta l'avantprojecte del Pla de Ferrocarrils Secundaris de Catalunya, en el qual consta la construcció de la línia de Manresa a Guardiola. Amb motiu d'aquest avantprojecte, surt una polèmica entre l'enginyer E. Sunyol i Pere Pujol i Tomàs.

El senyor Sunyol publica les seves observacions i punts de vista a *La Vanguardia* núm. 3531. Entre les línies de tren que creu innecessàries inclou la de Manresa a Guardiola per considerar-la ja construïda i en explotació des de feia uns anys, faltant sols la construcció del tros d'Olvan a Guardiola.

En Pere Pujol i Tomàs li contestà en un article publicat el 20 de març de 1893 al *Diario del Comercio* núm. 873, dient que el tren existent, més que un ferrocarril, semblava un tranvia a vapor, amb un servei tan deficient que li feien la competència les tartranes que diàriament anaven de Manresa a Berga; que les màquines de vapor de setze tones amb prou feines si podien arrossegar un pes útil de 28 tones als pendents; que les grans peces de maquinària tèxtil que s'havien muntat a les fàbriques del Llobregat havia estat precis transportar-les en carros ordinaris. Després d'exposar diferents raons, el senyor Pujol acabà dient que creia d'absoluta necessitat que en el Pla General de Ferrocarrils Secundaris hi figurés una nova via de Manresa a Guardiola. També era de l'opinió que aquesta via, un cop fos a Guardiola, hauria de continuar ascendent pel curs del Llobregat, apropar-se a la Poble de Lillet per desviar-se cap a Brocà; passar el riu Grèixer i, vora l'Hospitalet, foradar la muntanya per sota Coll de Jou per sortir a la Cerdanya.

Al final va guanyar la proposta de l'enginyer Sunyol, ja que el 4 de gener de 1903 es va atorgar al Ferrocarril Econòmic de Manresa a Berga la concessió de la línia d'Olvan a Guardiola per 99 anys. Aquest últim tros que tenia 21,3 qm, es va inaugurar el 21 de novembre de 1904 i va estar en servei fins el dia 1 de maig de 1972.

Les companyies del ferrocarril i la de les mines de carbó van fer tractes per transportar el carbó i el ciment i, a més, acordaren que el comte de Figols tindria a la seva disposició un vagó especial de passatgers per al seu ús personal.

Van ser famoses les màquines de vapor anomenades *Berga*, numerades del 27 al 42, menys la 30 i la 40 (de 6,87 metres de longitud).

L'estació de final de projecte estava programada als plans del Collet amb el nom de Guardiola, però de fet la construïren 2 qm més amunt, en un lloc anomenat La Ribera, on s'ajunten els rius Llobregat i Bastareny. El nom de l'estació es conservà i els vagons portaren el rètol: Manresa-Guardiola, Olvan-Guardiola i, últimament, Barcelona-Guardiola.

L'any 1914 s'inaugurà la línia fèrria de Guardiola a Castellar de N'Hug (Clot del Moro). La vitalitat que suposà l'arribada del tren va fer que es creés un nucli de cases a l'entorn de l'estació, formant-se així l'actual població de Guardiola.

Què va representar el tren per a l'Alt Berguedà?

A principis de segle, l'Alt Berguedà era molt productiu. Hi havia molta indústria minera i tèxtil. Així doncs, es va

creure en la necessitat d'allargar la línia de tren fins a Guardiola.

Les mines de carbó de Figols, el Collet, Vallcebre, L'Espà, Campos etc. tenien una gran producció que s'havia de fer arribar als llocs de consum. Cal dir que les mines de carbó tenien un altre tren que baixava el carbó fins a Berga. Aquest tren havia començat essent de ròssec animal i actualment encara queden algunes restes de caixa de via. Aquest tren va desaparèixer quan es va construir el tren dels Ferrocarrils Catalans.

La indústria tèxtil també tenia gran potència en aquells temps al llarg de tot el Llobregat. Les grans indústries tèxtils també carregaven els seus productes al tren.

Amb la construcció del tren, tota aquella indústria i alguna més, augmentà.

Cap als anys 60 es va construir la fàbrica de ciments de Figols. Un dels motius per a la seva construcció, a part de la proximitat de les mines, va ser el tenir el tren a prop; hi havia vagons especials per a portar ciment a uns dipòsits que hi havia a Manresa.

En els seus primers temps va tenir una importància molt gran l'arribada del tren en aquest racó que és l'Alt Berguedà.

La correspondència arribava a través del tren i les poblacions properes a Guardiola: Bagà, Sant Julià de Cerdanyola, Brocà, Vallcebre, Gósol, etc. venien a buscar el correu a l'estació de Guardiola, també durant molts anys, l'únic telèfon que hi havia a Guardiola era a l'estació.

Tot el bestiar que es comprava i es venia a les poblacions de l'Alt Berguedà es transportava amb el tren en uns vagons tapats i que s'havien d'encarregar dies abans.

Durant la guerra civil, l'estació només servia mercaderies.

El 1904 va ésser el començament del tren per a viatgers i mercaderies. Primerament el tren sols era de mercaderies però, quan el servei va començar a ser més constant, ja hi van pujar els viatgers.

Els primers trens van funcionar amb màquines tipus *Berga* individuals i els revisors havien de passar per fora. Segurament les *Berga* són les màquines més conegudes a l'Alt Berguedà. Actualment n'hi ha dues d'exposades, l'una a Navàs i l'altra a Martorell. Les originals eren belgues, però eren construïdes per la Maquinista Terrestre de Barcelona. Tenien aquest nom perquè eren de la companyia que anava de Manresa a Berga. Altres màquines van ser les Queralps, Nord-Est, Diessel... etc.

Els primers trens anaven amb calefacció calorífica. Consistia en uns bidons que s'omplien mentre la màquina

es carregava. S'hi enroscava un tap i els viatgers posaven els peus al damunt per poder-s'hi escalfar.

Les màquines de gasoil pujaven fins a Olvan i allà les canviaven per una màquina de vapor fins a Guardiola. Una màquina d'aquestes va tenir un accident a la *Bauma Negra* (Figols) que va costar la vida als dos maquinistes. L'accident va succeir en una baixada; la via era plena de neu i en estar el tren massa carregat de carbó no va poder frenar.

Per l'any 1953 el primer tren marxava a les 4 del matí fins a Barcelona i l'últim pujava a les onze del vespre.

En l'època dels automotors un tren de les nou del matí dels diumenges arribava ple de viatgers que aprofitaven el dia per passar-lo a la Font dels Avellaners. Després, al vespre, aquest tren tornava a marxar, altre cop ple.

En els mateixos terrenys de l'estació hi havia un edifici de vivendes destinades a l'estiueig dels funcionaris del ferrocarril. Actualment és l'únic edifici que es conserva als terrenys de l'estació de Guardiola.

Durant tots aquells anys, el recorregut del tren va ser sempre gairebé igual, si bé les màquines van ser de diferents tipus, com ja hem dit abans. En tot el temps de recorregut no es va interrompre mai el seu trajecte, excepte el dia que a Barcelona hi va haver aquella gran nevada.

En els últims anys el tren ja anava directe a Barcelona.

En tots els seus anys de funcionament sortosament només va tenir tres accidents. El primer va ésser a Cal Cucurull, el segon també va succeir al mateix lloc i el tercer va ser el ja esmentat de la *Bauma Negra*.

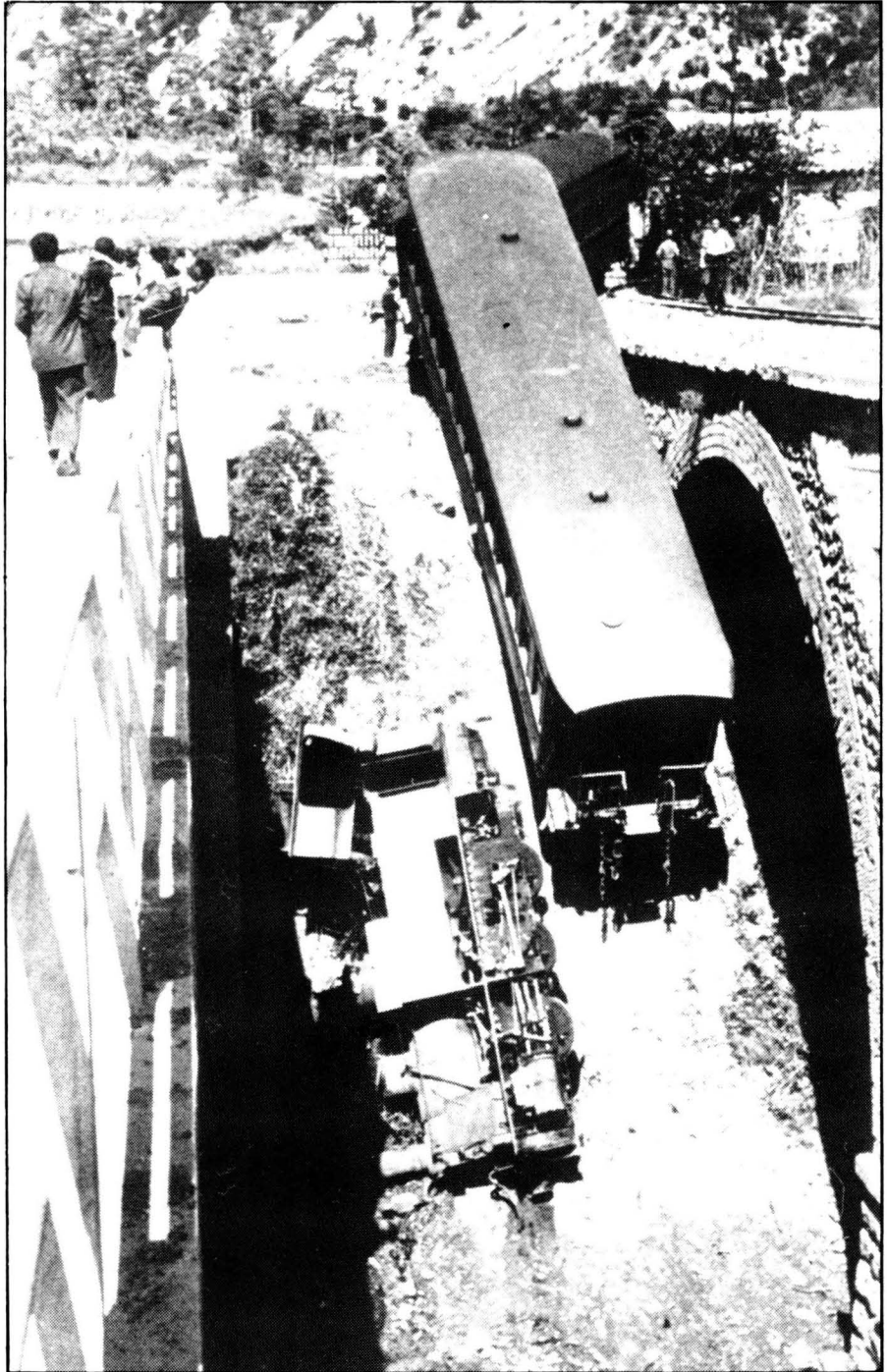
Com a empleats d'estació hi havia un cap de primera, un cap de tercera i un cap suplent de tercera.

Cap al final dels 60, a la vista del progrés de la carretera, el tren es debilitava; amb tantes corbes no va evolucionar al mateix ritme que la carretera i les combinacions es feien més per carretera que no per tren. Llavors van fer la temptativa d'enviar més automotors, en la línia d'Igualada-Martorell-Barcelona, també directes. Van pujar una temporada a Guardiola, però molt poc. En els darrers anys el tren ja havia quedat molt desplaçat respecte la carretera.

La construcció del Pantà de la Baells els va donar una excusa per parar-lo, encara que s'havien fet uns estudis per modificar la línia, fins i tot per enllaçar amb la Cerdanya mitjançant el tren.

Altres trens de l'Alt Berguedà

Hi havia un petit tren, del qual molt poca gent coneix l'existència, que feia el trajecte de Bagà a Guardiola. Anava tirat per rucs i transportava fusta. En el



Un dels accidents del tren dels "catalans", al costat de la casilla.

ARXIU LUIGI

seu trajecte es trobaven tres o quatre túnels, i anava des de la baga de Sant Joan (Bagà) fins on hi ha l'actual Ajuntament de Guardiola. Aquest tren enllaçava amb el tren dels *catalans* per no haver de fer el transport de viatgers.

Altres petits trens havien estat el de Saldes (mines del Pedraforca), i els de les mines de Figols i del Collet. N'hi havia un altre a les mines de Peguera i encara un altre que portava el carbó fins a Berga. Aquest darrer va desaparèixer en allargar la línia del tren dels catalans fins a Guardiola.

Un altre tren tant o més important per a les poblacions de l'Alt Berguedà era el petit *Carrilet*, un petit tren pintoresc i anecdòtic.

NOTES:

1 Hom pot consultar el treball complet a la biblioteca de l'Àmbit de Recerques del Berguedà.

2 En el capítol d'agraïments, al final del treball hi apareixen: Josep Baró, Rosita Baró, Mn. Enric Bartrina, Ignasi Camps, Ignasi Costa, Josep Rusinyol i M. Carme Cabra.

3 Sobre el "Carrilet de Guardiola al Clot del Moro" podeu consultar la Història Gràfica de L'EROL n.º 3.

Montserrat Estrada, Lourdes Pons i Teresa Riu, estudioses de temes guardiolencs.