

LA FÀBRICA DEL CLOT DEL MORO (BERGUEDÀ)



(Arrufat-Casas-Segon)

Eduard Pujals

L'arqueologia industrial catalana té en el Clot del Moro un dels punts de major interès. En aquest article podrem fer-nos, lògicament d'una manera succinta, a la història particular d'aquella factoria. I a través de les fotografies antigues que reproduïm ens serà fàcil imaginar-nos la seva antiga esplendor. Finalment, és important destacar la tasca empesa pel CEFIS (Centre d'Estudis dels Ferrocarrils Industrials i Secundaris), que ofereix un magnífic exemple de les grans possibilitats de reutilització, amb una finalitat cultural, que tenen indústries ja abandonades.

A finals del segle XIX, la industrialització de Catalunya es trobava en ple apogeu i la construcció de noves fàbriques i edificacions, que acollissin els treballadors, feia augmentar les peticions de materials de construcció. Aquestes necessitats, juntament amb la imaginació creadora i els anhels socials, foren els motius que portaren Eusebi Güell i Bacigalupi, pròcer català, a la idea de crear una nova indústria: la del ciment artificial «Portland».

També va influir d'alguna manera en la decisió del Sr. Güell un seu amic, el Sr. Rafael Guastavino i Moreno, qui a través d'un jove recomanat per ell, el Sr. Pedraza, li va explicar els avantatges del ci-

ment «Portland» i el nou sistema de fabricació introduït a Nord-Amèrica.

En aquells moments existien a l'Estat espanyol tres fàbriques que feien ciment artificial pel sistema tradicional, de manera que el Sr. Güell va pensar en la introducció d'un nou mètode de gran producció per a forns rotatoris, fins aleshores desconeguts al continent europeu.

Després de vicissituds, el Sr. Güell va trobar un grup de persones que varen creure en la seva idea, i així, el 15 de juliol de 1901, davant del notari de Barcelona Sr. Manuel Borràs i de Palau, es va fundar la «COMPANÍA GENERAL DE ASFALTOS Y, PORTLAND AS-

LAND». El seu primer Consell d'Administració era format pels Srs. Claudi López i Bru (Marquès de Comillas), Manuel Arnús i Fortuny, Josep Ferrer-Vidal, Joaquim d'Abadal i Calderó, Antoni Massó i Casañes, i pel Sr. Climent Miralles de Imperial i Jiménez de Frontín. El nom de la nova societat venia donat per l'adquisició d'uns jaciments petrolífers, que en un principi es varen creure que eren asfàtics, aptes per a la fabricació de ciment «Portland» artificial per mitjà de forns rotatius.

La nova fàbrica es va ubicar en el paratge anomenat «CLOT DEL MORO», peonera a la Península en la fabricació de ciment blanc pel

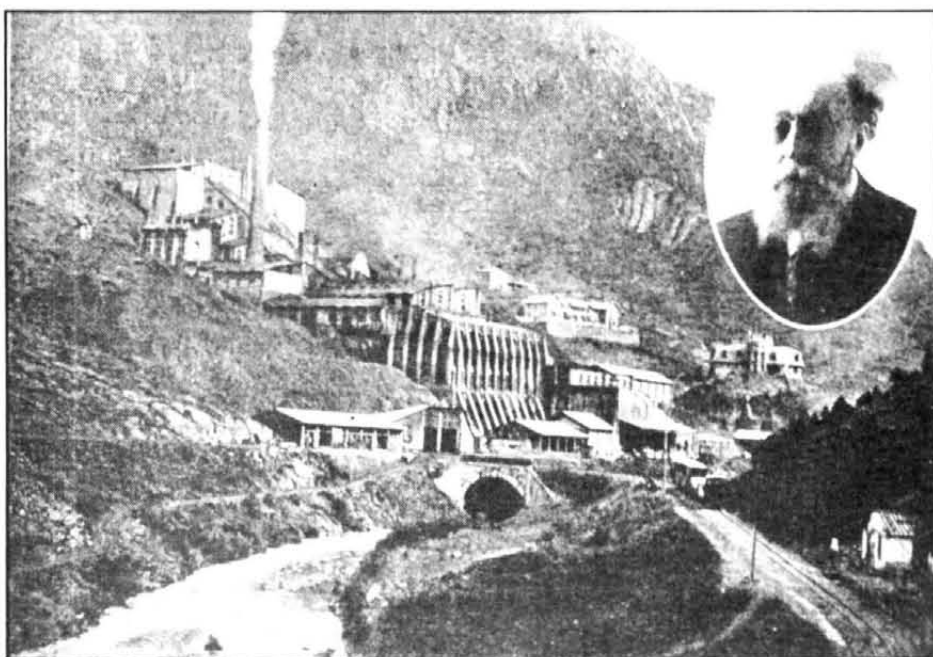
sistema de forns rotatius, pertanyent al municipi de Castellar de n'Hug, en ple Pirineu i a dos quilòmetres de La Pobla de Lillet; per aquest motiu va ésser sempre coneguda com la fàbrica de La Pobla.

La ubicació de la nova fàbrica fou deguda a la intervenció d'un altre amic del Sr. Güell: Joaquim d'Abadal. Aquest tenia una extensa finca amb grans jaciments de pedra, que una vegada analitzada, posseïa una qualitat excepcional per fabricar ciment «Portland». Era molt a prop de les Fonts del Llobregat, la qual cosa representava tenir un salt d'aigua d'uns 2.800 CV de potència.

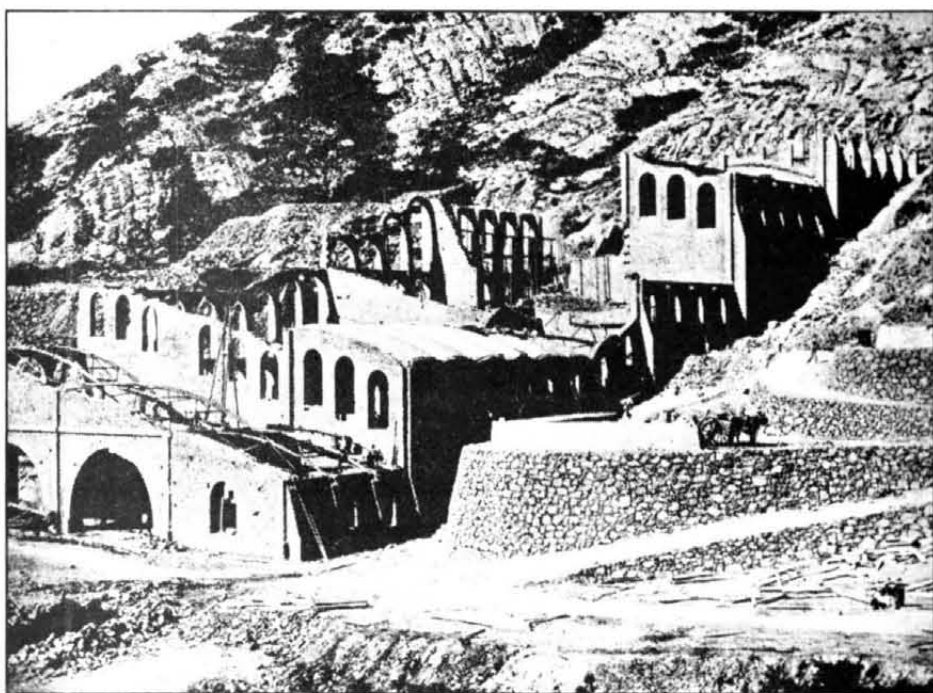
La fàbrica ocupava una esplanada d'uns 10.500 m²; es va excavar a la mateixa roca que havia de proveir-la de matèria primera. Hom va extreure 60.000m³ de roca. L'edificació tenia una superfície de 5.000 m².

L'assentament en «cascada», car tenia 14 nivells diferents, són factors que facilitaven el procés de producció. Recollia la matèria primera (marga i calissa) a la part superior, sortint de les pedreres que es trobaven a uns metres, i passant per un sistema linial de torbines i forns rotatoris, s'obtenia el producte definitiu. La diferència màxima entre els nivells era de 50 metres.

La construcció es va encarregar a Rafael Guastavino, arquitecte nascut a València l'any 1842. Era un mestre d'obres que va ser deixeble d'Elies Rogent i Joan Torres i Guardiola a l'Escola d'Arquitectura de la Politècnica de Barcelona. Va fer alguns edificis a Barcelona, com la seva pròpia casa al carrer Aragó, cantonada Llúria, o l'actual botiga de Gales, al Passeig de Gràcia. L'any 1881 va emigrar als Estats Units, on va exercir d'arquitecte i fundà la «Guastavino Fireproof Construction Company». Amb la seva tecnologia, l'anomenada «construcció cohesiva», va estendre l'ús de la volta catalana, que li va valdre molt de prestigi als Estats Units, on va construir més d'un



Vista general de la Fàbrica i d'Eusebi Güell, el seu fundador (Arxiu Pujals)



Procés de construcció de la fàbrica l'any 1902 (Arxiu Pujals)

miler d'edificis amb aquestes enginyoses voltes. Destaquen especialment la catedral de Saint John the Divine a Nova York, la biblioteca pública de Boston i la Court House de Tauton. A casa nostra sobresurt la fàbrica «Asland» de La Pobla de Lillet, començada a construir l'any 1901.

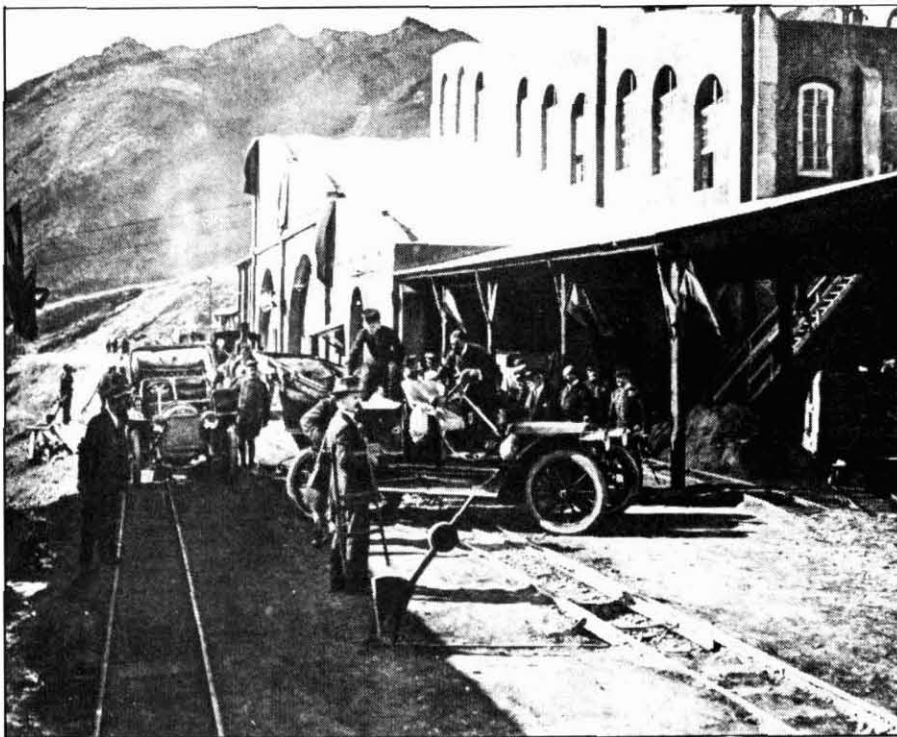
Tots els murs eren d'obra i la

coberta era formada per voltes a la catalana recolzades sobre armadures de ferro, que reposaven sobre columnes del mateix material. L'alçada de l'edifici era variable; fins i tot una de les voltes feia 14 metres d'alt.

La maquinària de la fàbrica era nord-americana i va ésser adquirida a través del Sr. Guastavino i



«Locomòbil» núm. 1 d'Asland (Arxiu CEFIS)



Visita del Rei Alfons XIII l'ar. 1908 (Arxiu Pujals)

construïda per les firmes «Allis Chalmers» i «Pelton Water Wheel». Fou transportada fins a Barcelona mitjançant els vaixells «Montserrat», «Montevideo», «León XIII», «Manuel Calvo» i «Buenos Aires». Des del port fins a la seva destinació va ser tramesa per ferrocarril a les estacions d'Olvan i Ripoll, que en aquells moments eren les més

properes a la fàbrica, ja que es trobaven a uns 30 km.

Les peces petites van ser transportades mitjançant cavalleria fins a la factoria, però les d'un pes superior a 2 Tm les van transportar amb el «locomòbil» (espècie de tren de carretera) quan els camins foren acabats.

El problema de la comunicació

era el més important dels que es va haver d'afrontar la companyia, ja que les estacions de ferrocarril més properes eren, com hem dit, a uns 30 km; encara que a partir de l'any 1904 es reduïren només a 11 km en inaugurar-se la línia fins a Guardiola del Berguedà del «Tranvia o Ferrocarril Econòmic de Manresa a Berga». També es varen transportar les canonades de pressió, que encara subsisteixen, des de les Fonts del Llobregat fins al Clot del Moro. Tenen una longitud de 4.800 metres.

Una vegada inaugurada la fàbrica, la companyia va estudiar tres projectes per tal d'aconseguir una via estable de comunicació per a la sortida del ciment i l'aprovisionament de carbó i maquinària. El més ambiciós va ser la prolongació del ferrocarril de Manresa a Guardiola fins a La Pobla o Castellar, però la sol·licitud va ser refusada pel ferrocarril, basant-se en el poc tràfic que proporcionarien aquestes poblacions. El segon era la construcció d'un ferrocarril de La Pobla a Campdevànol, però el seu cost era excessiu. Finalment, el tercer era la construcció d'un cable aeri, però igualment va ser desestimat. «Asland» no va tenir cap més remei que el projecte d'un ferrocarril propi que unís la fàbrica amb l'estació de Guardiola del Berguedà. En ésser econòmicament inviable, hom va decidir fer el transport amb un tren de carretera («locomòbil») similar als emprats a l'estranger. Es va comprar l'any 1902 a la firma «Best Manufacturing» de San Leandro (Califòrnia); tenia aquest «locomòbil» 15 Tm de pes i sis vagons de 18 Tm de càrrega.

El dia 25 de juliol de 1904 es va inaugurar oficialment la fàbrica del Clot del Moro, i el dia 1 d'agost es va començar a produir ciment. Aquest esdeveniment es complementaria el 21 de novembre d'aquell mateix any amb la inauguració del ferrocarril tram Olvan-Guardiola amb el qual la comarca de l'Alt Berguedà sortia del seu aï-

llament.

Pel novembre de 1905 es comença a instal·lar una via de 600 mm i 11 km de longitud entre la fàbrica del Clot del Moro i l'estació de Guardiola del Berguedà, ja que el locomòbil o tren de carretera perjudicava la superfície de la carretera de l'Estat, i es va aconsellar el transport en vagonetes estirades per tracció de sang en el seu retorn a la fàbrica, ja que el descens el feien pel propi pendent que tenia la via.

L'any 1907 es van adquirir a la firma alemanya «Arthur Koppel» dues locomotores, així com a la firma «Liebrecht» divers material mòbil per al transport del ciment i del carbó de les mines de Catllaràs, adquirides per «Asland» el 15 de gener de 1906. A causa de l'altitud a què es trobaven les mines (1.300 m) i els difícils accessos que tenien, es va haver de construir un cable aeri, encarregat a la firma «Carstens-Fabian», entre les mines i l'estació de La Pobla-Apartador. A les mateixes mines es construï un xalet, els plànols del qual sembla possible atribuir-los a Antoni Guadí,

així com l'existent a la fàbrica del Clot del Moro, ja que Gaudí va ser apadrinat pel Sr. Güell. Tornant al ferrocarril, direm que el primer tren oficial va ser el del primer de novembre de l'any 1908, quan el rei Alfons XIII inaugurà la fàbrica del Clot del Moro, encara que la concessió no s'atorgà per «Real Orden» fins al 21 de juny de 1910, com a «F.C. Secundario de Guardiola a Castellar de n'Huc». La inauguració oficial va tenir lloc el primer d'agost de 1914, data en què va començar la Primera Guerra Mundial.

Entretant, la fàbrica es va anar ampliant, ja que l'any 1908 hom comprà un forn rotatori marca «F.L. Smidth» de Dinamarca, capaç de produir 150 Tm diàries, ampliant-se als anys 1911-1912 amb un altre forn de la casa americana «Allis Chalmers», així com uns nous molins i refins. La producció mitjana de la fàbrica va ser d'unes 85.000 Tm per any.

Fins al 1963 la factoria es va anar conservant en un estat bastant bo. A partir d'aquesta data, quan s'atura el ferrocarril, tot va co-

mençar a decaure, fins que també es va tancar definitivament la fàbrica l'any 1975.

En aquests moments, la fàbrica es troba en un estat deplorable de conservació. L'edifici ens recorda molt l'ambient d'una passejada entre unes ruïnes gregues o romanes. És una llàstima que una obra d'aquesta qualitat i envergadura dins de l'arquitectura industrial hagi de consumir-se lentament per l'acció dels elements erosius i destructors.

De tota manera, el futur del complex industrial i el del més petit dels carrilots que varen recórrer les terres de Catalunya és bastant reconfortant, ja que des de diverses instàncies existeixen projectes per convertir el Clot del Moro en un «ecomuseu». Es vol reconstruir part de la línia com a ferrocarril turístic i com a museu de ferrocarrils industrials i miners. El projecte es troba en una fase força avançada, ja que, a més de ser patrocinat per diverses institucions oficials, té el suport d'un grup de persones aplegades en una associació (CEFIS). Aquesta associació realitza una important tasca de conservació de material històric per al projectat museu, com és el cas de la restauració de diversos tipus de locomotores de diferents models i de material mòbil utilitzat en explotacions mineres i ferrocarrils industrials i secundaris; tant de bo que l'obra es pugui realitzar per admiració de les generacions que ens han de seguir i a les quals hem de donar exemple de cultura.



Grup de miners de la Serra del Catllaràs en la dècada del 1910 (Arxlu Pujals)

EDUARD PUJALS

Secretari del Centre d'Estudis dels
Ferrocarrils Industrials i Secundaris
(La Pobla de Lillet, Berguedà)
