



## “Els trens de Catalunya” arriben al Berguedà

per JOAN SANTACREU I SIMON

*Avui comentarem dos llibres que formen part de la col·lecció “Els trens de Catalunya”, que realitza l’estudiós dels ferrocarrils Carles Salmerón i Bosch, i que en aquesta ocasió s’ocupen dels carrilets d’aquestes contrades.*

### **ELS FERROCARRILS CATALANS. CENT ANYS D’HISTÒRIA.**

per Carles Salmerón i Bosch  
Barcelona: C. Salmerón, 1985 (Els trens de Catalunya-5)

Els dos llibres que comentem constitueixen el cinquè i el setè volum de la col·lecció “Els Trens de Catalunya” (15 vols.), dedicada a la història dels ferrocarrils de via estreta, els populars carrilets que, fins fa poc (molts ja han desaparegut), transitaven per una extensa xarxa estesa per tot Catalunya.

En el volum *Els Ferrocarrils Catalans*”, l’autor ens explica, entre altres temes, la història de la línia ferroviària Manresa-Guardiola. Aquesta línia, com moltes altres, fou conseqüència de la forta industrialització que visqué el nostre país durant el segle passat. L’endèmic problema de les males comunicacions de les terres altes del Llobregat i del Cardener amb la resta del país (amb Barcelona, sobretot) impulsà diversos sectors industrials assentats en aquestes contrades a pal·liar aquest fet.

En el capítol “El tramvia o ferrocarril econòmic Manresa-Berga” (ps. 11-31), s’explica la gènesi d’aquesta línia i el seu funcionament fins a 1919. Els primers estudis i projectes per a la seva construcció daten dels anys seixanta del segle passat i estaven íntimament veïculats als interessos de les colònies tèxtils de la conca mitjana i alta del Llobregat i de les explotacions carboníferes



Carles Salmerón, un biògraf dels trens.

de l’Alt Berguedà. Diverses societats interessades en el projecte es disputaren la concessió de la línia; com a dada significativa, cal recordar que l’any 1881 s’atorgaren dues concessions per a la construcció i explotació de dues línies. La societat “Tramvia o Ferrocarril Econòmic de Manresa Berga” (TFEMB) inicià la construcció de la línia Manresa-Berga el 1881, inaugurant-se el tram Manresa-Alta a Puig-reig el 1885 i el tram Puig-reig a Olvan el 1887. La

TFEMB adquirí la segona concessió (Manresa-Guardiola) quan la societat a la qual fou inicialment atorgada entrà en liquidació el 1885, després d’una forta crisi. La TFEMB continuà la línia cap a Guardiola, seguint el curs del Llobregat, sense passar per Berga, fet que provocà forts aldarulls en aquesta ciutat el 1899. El tram Olvan-Guardiola s’inagurà el 1904.

En el Capítol “Els Ferrocarrils Catalans” (ps. 61-90) es reprèn la història de la línia a partir de 1919, quan la potent *Compañía General de Ferrocarriles Catalanes* (CGFC) adquirí la pràctica totalitat de les accions de la TFEMB i es féu càrrec de l’explotació a partir de 1920. D’aquests anys daten els estudis per a enllaçar Guardiola i Puigcerdà (a través d’un traçat que preveia un túnel de 6 Km situat sota el Coll de Jou) i, després, Guardiola i la seu d’Urgell, per Saldes i Gósol. Fent un breu recorregut pels anys vint i trenta, el llibre continua amb la història de la línia durant els difícils anys quaranta. Havent finalitzat la concessió el 1914, la CGFC signà un conveni amb l’estat i prosseguí l’explotació fins a començaments dels setanta, moment en que foren tancats els trams d’Olvan a Guardiola (1972) i de Manresa a Olvan (1973). La crisi provocada per la millora de les comunicacions per carretera, el poc trànsit de carbó i la construcció del pantà de la Baells acabà definitivament amb aquesta línia.

En el capítol “Característiques tècniques i explotació”, la introducció (ps. 91-104) i

l'apartat "De Manresa Berga i Guardiola" (ps. 109-113) parlen de les característiques tècniques de la línia, des de les vies fins a les primitives màquines de vapor o els automotors de tracció diesel, fent distinció entre els trens de mercaderies i els de viatgers.

Per últim, en el capítol "Les línies", l'apartat "De Manresa a Guardiola" (ps. 146-165) fa una descripció minuciosa del traçat de la línia.

Aquest estudi es complementarà amb el sisè volum de la col·lecció (Els Ferrocarrils Catalans-II), que comprendrà el material i motor mòbil, les instal·lacions, l'arqueologia industrial i els apèndix de l'obra, volum del qual donarem puntual informació quan surti a la venda.

### EL TREN DE LA POBLA DE LILLET. HISTÒRIA DEL FERROCARRIL GUARDIOLA-CASTELLAR DE N'HUG.

per Carles Salmerón i Bosch  
Barcelona C. Salmerón, 1986 (Els Trens de Catalunya 7).

El setè volum de la col·lecció, que porta per títol *El Tren de la Poble de Lillet*, està dedicat a l'entranyable carrilet de Guardiola a Castellar de N'Hug. L'origen d'aquesta línia es remunta a començaments de segle, quan la recent constituïda *Compañía General de Asfaltos y Portland* (ASLAND) decidí la construcció d'una fàbrica de ciment Portland artificial per mitjà de forns rotatoris, un sistema totalment innovador, encara desconegut a Europa. La ubicació de la fàbrica al Clot del Moro, un lloc molt allunyat dels grans centres industrials de Catalunya, obeïa fonamentalment a la facilitat d'obtenció de matèria primera per a la fabricació del ciment (pedreres de Castellar de n'Hug), del combustible per coure'l (carbó de la conca de l'Alt Berguedà) i de l'energia necessària per a efectuar el procés (força hidràulica proporcionada pel Llobregat). Però aquesta ubicació comportava uns greus problemes de comunicació i dificultava el transport del ciment cap als grans centres fabrils, ja que les estacions de ferrocarril més properes (Olvan i Ripoll) distaven més de trenta quilòmetres de la fàbrica.

Els problemes de transport es resolgueren primer amb l'adquisició d'un tren de carretera remolcat per un locomòbil i, més tard, amb la construcció d'una via Decauville al marge de la carretera de Guardiola a la Poble de Lillet, aleshores en construcció. El 1906 començà a funcionar aquesta petita línia de ferrocarril industrial entre la fàbrica de ciment i l'estació de Guardiola, que s'havia inaugurat tot just feia dos anys.

Legalitzada interinament aquesta línia, la societat ASLAND, després de nombrosos estudis, decidí sol·licitar la concessió definitiva d'un ferrocarril secundari que permetés també el transport de viatgers. El servei públic s'inaugurà el 1914 entre Guardiola i

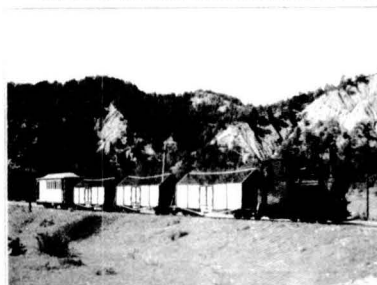
nombroses dades estadístiques, plànols dels trens i de les estacions, etc.

Aquests dos llibres que hem comentat tenen un notable interès, no solament per als especialistes o els afeccionats als ferrocarrils sinó per a qualsevol lector interessat en conèixer un passat immediat, car la seva redacció, malgrat la profusió de dades tècniques, és molt amena i entenedora. Cal destacar també la magnífica edició i la gran quantitat d'il·lustracions que acompanyen el text.

Joan Santacreu i Simon, llicenciat en Dret.

## EL TREN DE LA POBLA DE LILLET

Història del ferrocarril Guardiola-Castellar de N'Hug



Carles Salmerón i Bosch

ELS TRENS DE CATALUNYA

la Poble de Lillet. Els litigis originats per una expropiació retrassaren fins al 1923 l'obertura del tram entre la Poble de Lillet i Castellar de N'Hug.

Aquest petit carrilet va prestar uns notables serveis duant quatre llargues dècades, fins que la millora dels transports per carretera, cap als anys cinquanta, el féu entrar en un període de decadència del qual ja no se'n refaria. La línia fou clausurada el 1963.

A part de la història de la línia, el llibre conté una profusa documentació sobre les instal·lacions i el material mòbil, així com

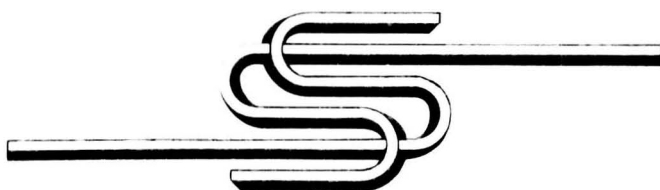
### Addenda i esmenes

Per un error a l'hora de la confecció dels índex de *L'EROL* corresponents als números del 7 al 14, en la secció de NATURA no hi figura el nom de JORDI MACARRO, autor de l'apartat de Geologia del Dossier *Diari de Natura, estiu 1984-El Baix Berguedà*, corresponent al número 12 i realitzat pel Col·lectiu Berguedà de Ciències Naturals. Demanem disculpes per aquest oblit a l'autor i als lectors.

En *L'EROL* número 16, a l'article *El cometa Halley al retaule de Casserres*, a l'entradeta hom parla de l'any 1862, quan en realitat hauria d'haver dit 1682.

En la Història Gràfica del mateix número també hi ha un any equivocat. Concretament en la foto pertanyent al Cim del Pedraforca, on la data d'inauguració del refugi Estasen s'avança d'un any. En realitat hauria de dir 26 de juny de 1949.

## FOTOGRAFIA



Menorets, 3 - Tel. 821 29 14 - BERGA

## Reportatges de:

noces  
batejos  
primeres comunions  
foto estudi  
foto industrial  
foto publicitària

Qualitat en fotografia