

EL CARRILET MANRESA-BERGA

APROXIMACIÓ A LES INFLUÈNCIES SOCIO-ECONÒMIQUES

Jaume Perarnau i Llorens

Introducció

Quan el 1924 es culminava la instal·lació de la línia del ferrocarril de Manresa a Súria, quedava configurada tota una xarxa de comunicacions que permetia el transport de les riqueses naturals de la comarca a Barcelona en un temps relativament curt. Molt més important que l'obertura del Manresa-Súria, fou l'acabament de la construcció, el 22 d'agost del mateix any, de la línia d'enllaç entre Manresa i Martorell.

D'una banda la ja esmentada línia de Súria es feia càrrec del transport de la sal de Cardona i de la potassa de Súria. Pel cantó del Llobregat, la línia de Berga abraçava un dels nuclis miners catalans més importants: les sals potàssiques de Sallent-Balsareny i el carbó de Figols, a més del ciment de Clot del Moro.

Si bé l'apartat miner no fou l'única aportació al desenvolupament econòmic de la zona, és certa i reconeguda la seva prioritat en la utilització de la línia, fins i tot per sobre del transport de viatgers. No oblidem, però, el transport de fusta i productes forestals, de patates, de bestiar boví, oví o porcí i de teixits i cotó en floca.

Ara sols ens queda la marca del seu traçat, els rumors de reobertura i el qüestionar-nos les causes que motivaren l'obertura i el tancament, a més de les influències en la vida diària de la gent del Bages i el Berguedà, coses que intentarem esbrinar en aquesta aproximació, breu comparat amb la magnitud d'un fet de tan ample tractament com el que es mereix el carrilet Manresa-Berga.

L'oficialment "Tranvia o ferrocarril económico de Manresa a Berga", començà a veure la llum quan el seu projecte, plantejat des de feia temps, va ser presentat per a la seva aprovació a Corts el 1879. Dos anys més tard, concretament el 7 de Maig del 1881, s'atorgava a la Companyia abans esmentada, la concessió de la línia per un període de 60 anys.

És a finals de la dècada dels setanta i començaments de la dels vuitanta quan ja s'ha deixat enrera el crític període 1864-1876 i s'entrà en els torns bipartidistes liberals-conservadors - el moment en què s'accentua el canvi de la societat agrícola en favor de la societat mixta agrària-industrial que facilitarà l'aparició de la gran burgesia de la comarca, lligada, per altra banda, directament a la indústria tèxtil.

Amb aquesta nova endagada industrialitzadora es produirà una forta pèrdua de població en les viles que no

invertiren en el sector o en les que la mecanització d'aquest no permeté el creixement ocupacional (1). Aquest fet comportarà la creació i augment dels nuclis urbans industrialitzats de les ribes dels rius, amb el conseqüent benefici d'una minoria patronal.

A Manresa, aquesta burgesia minoritària que remenava els diners, és la que portarà endavant tot un seguit d'importants realitzacions urbanes, com són ara el telègraf elèctric, la conducció d'aigua potable, l'obertura de nous carrers i carreteres, la fundació de Casa Caritat, de la Caixa d'Estalvis de Manresa etc.

Totes aquestes obres eren degudes al poder adquisitiu d'aquest grup de gent -Pons i Enrich, Herp, Portabella, Batlles, Argullol...- els quals necessitaran desenvolupar les seves indústries per tal d'assegurar la continuïtat del negoci i, indirectament, la dels projectes abans esmentats. (2)

Si primitivament l'energia hidràuli-

ca l'única usada en la indústria posteriorment agafarà gran importància la que es basava en la màquina de vapor. Malgrat les avantatges que aquesta posseeix en front de l'altre, tenia l'inconvenient d'haver d'utilitzar grans quantitats de carbó. Això, però, no fou cap obstacle per als prohoms i magnats manresans, puix que a la conca Berga-Fígols hi han carbons i lignits de gran qualitat, el més adient és construir un ferrocarril que pugui fer arribar amb menys temps el mineral, abaratint, consegüentment, el seu cost.

Així tenim com la necessitat de carbó per a la indústria, conjuntat amb el moment d'eufòria modernitzadora i, perquè no, la visió de possibles beneficis en l'explotació de la línia, porten a la creació de la Societat Anònima abans esmentada.

No pensem, però, que aquest moviment expansionista es dona solament a la comarca. El fet del ferrocarril, element bàsic en la industrialització de l'època, va tenir molts projectes arreu del Principat: des del projecte de ferrocarril de Manresa a la Seu d'Urgell, fins al de Basella a Puigcerdà per Coll de Nargó, passant pel Transversal de Catalunya, que aniria des del port de Tarragona al de Roses, passant per Valls, Igualada, Manresa, Vic i Banyoles. (3)

Un cop acceptat el projecte, i després d'haver-se plantejat possibilitats alternatives -com la de fer-lo passar per Cardona (4)-, es passà a la seva instal·lació. El 17 de Desembre del 1884, s'inaugurava el tram de 15 Qm entre Manresa-Alta i Sallent. El 20 de Setembre del 1885 els 19 Qm de Sallent a Puig-reig, i el 9 d'abril del 1887 s'acabaven els 13 Qm que separaven Puig-reig d'Olvan-Berga. Posteriorment, l'any 1890, i no sense poques polèmiques urbanístiques als carrers Bruc i Passeig del Riu de Manresa, es feien els 3 Qm que separaven l'estació de Manresa Alta amb la línia Barcelona-Saragossa, propietat dels "Camino de Hierro del Norte de España", amb

la consegüent creació de l'estació de Manresa-Riu.

A començaments del 1893, la línia es veia completada i estesa amb l'atorgació a la Companyia, de la concessió per 99 anys del tram comprès entre Olvan-Berga i Guardiola-Baga, de 21 Qm i que es va inaugurar el 21 de Novembre del 1904.

El primitiu projecte no era estrictament el que tots coneixem. En la "Memoria, descriptiva, facultativa y económica" -obligatòria per a la concessió- datada el 1879, es preveu fer el recorregut seguint tot el traçat de la Carretera de Vic fins El Guix, empalmant després amb la carretera de Berga, quedant sense tren la vila de Santpedor. Es preveia també una amplada de 0,75 m., que posteriorment seria d'1 metre just. (5)

En un principi es pensava fer arribar el tren fins a Berga, però dificultats d'ordre orogràfic -Berga està més elevat que la resta del traçat de línia- i interessos particulars, feren que el projecte no prosperés. Com a prova de que en aquest afer hi intervingueren interessos particulars, ho és el fet de que a Berga s'organitzaren manifestacions i protestes populars al crit de "Volem el tren". (6)

Entrat ja el segle XX, concretament el 1914, s'obrirà la línia de Guardiola a Castellar de N'hug (Clot del Moro), de 12 Qm i d'iniciativa privada per part de la Companyia General d'Asfals i Portland Asland (la fàbrica de Clot del Moro fou la primera d'Espanya en fabricar ciment portland). Aquesta via tenia una amplada de 60 cm, gairebé de joguina.

El 1919, el "Tranvia o Ferrocarril económico . . .", juntament amb el Ferrocarril Central Català (Igualada-Martorell) i els Camins de Ferro del Nord-Est d'Espanya (Barcelona-Martorell), es fusionaran en la Companyia General dels Ferrocarrils Catalans. La C.G.F.C. la formaren, però, l'any 1919, el FC. Central Català i els Camins de Ferro del Nord-Est d'Espa-

nya, per integració mútua de les dues societats. Amb el T. o F.E.M.B., que no desaparegué, hi signaren un acord d'exploració conjunta. La primera mesura que prengueren fou la de construir una nova línia entre Manresa-Alta i Martorell, amb la qual cosa quedarien enllaçades les línies de via estreta de l'Anoia i Baix Llobregat amb les del Bages i Berguedà. S'inaugurà el 1924.



Arribada d'un tren, amb la màquina "Llobregat" a l'estació de Balsareny, l'any 1910 (Biblioteca de Balsareny).

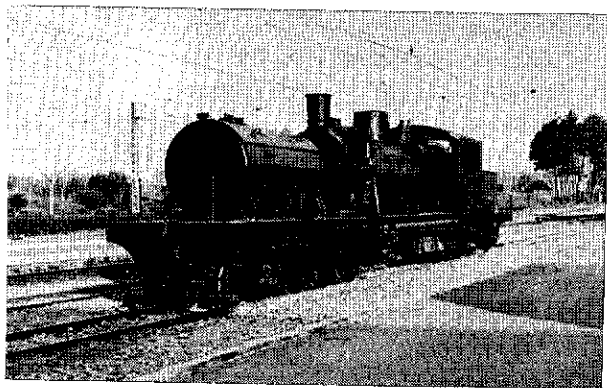
Durant la guerra, la línia que ens afecta, va patir molt directament el rigor d'aquesta. Nombrosos ponts, estacions i material mòbil foren destruïts. Des de finals del 1938 fins a meitats del 1940 el traçat quedà totalment suprimit. El ramal entre el baixador del carrer de Guimerà i l'estació del Nord restà ja quasi sense servei, doncs no es reconstruí el pont sobre el riu Cardener; és de remarcar també que, al tenir la línia comunicació pròpia amb Barcelona, aquest enllaç no era tan necessari. Malgrat això, l'any 1951 l'Ajuntament de Manresa demanaria a l'Estat que el convertís en subterrani.

És a partir del 1940, fins a meitats de la dècada dels 50, quan la línia gaudeix de la seva època d'esplendor. Era l'època de l'estraperlo i dels inicis de la "comunicació" entre la gent del Bages i el Berguedà, que portarà

una forta emigració de gent d'aquesta darrera comarca cap a la primera.

El 17 de maig de 1946 caducà la concessió de la línia Manresa-Olvan, que passà a ésser explotada per la "Jefatura de Explotación de Ferrocarriles por el Estado". El tram Olvan-Guardiola, però, per ser de concessió posterior, continuava propietat de la Companyia. Precisament per aquest fet, per la dificultat que suposava l'explotació de la línia en sectors de diferent propietat, l'octubre del 1961 l'estat nomenà a Ferrocarrils Catalans com a administradors per mitjà d'un conveni. El 1955 la competència amb el transport per carretera ja començava a fer-se notar. El tren feia 2 viatges diaris de pujada i baixada (sols un arribava a Guardiola), mentre que l'autocar en feia 10, amb una inferior a la del tren (7).

Quan el 1963, degut a la competència i major rendabilitat del transport per carretera del ciment de la Pobla, l'empresa concessionària de la línia Guardiola-Clot del Moro es veurà en l'obligació de clausurar-la, el carrilet va intentar modernitzar tot el seu material per a poder competir amb l'incipient tràfec rodat, però aquest fet, ajuntat amb la disminució de producció del carbó, la decadència i continuat augment del dèficit, feren prendre a la Companyia -dirigida des de Barcelona- una postura d'arrecanament i oblit de la línia. S'anaren



Locomotora articulada, tipo Garrat, la més potent de la línia (Quico Marcet).

reduint altra vegada els serveis, fins a quedar un sol tren al dia en cada sentit (el "correu"), augmentant, naturalment, els serveis per carretera. També es tornà a la utilització dels antics cotxes de fusta, que havien estat apartats per material més modern. Amb l'aprovació de la construcció del Pantà de La Baells, que preveia inundar bona part del recorregut, la Companyia tingué una bona excusa per clausurar, malgrat que es trobessin variants i aquestes fossin considerades viables. El 2 de Maig del 1972 s'aixecà la línia Olvan-Guardiola. L'1 de Juliol de l'any següent es feia el mateix entre Balsareny i Olvan. Més tard, degut a la unió subterrània dels pous de Balsareny i Sallent es suprimí el tram entre aquestes poblacions.

El 1966 la Companyia deia en la seva "Memoria": "En Manresa-Olvan, la baja, que cada día, ha de acentuarse más, del transporte del carbón, señala, para no muy tarde, la casi seguridad de la improcedencia de mantener la explotación".

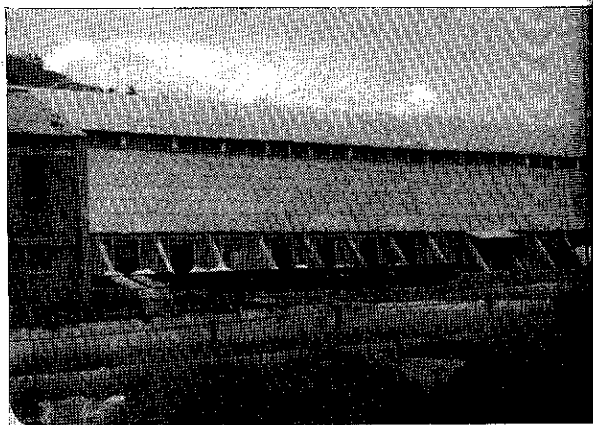
Ara, actualment, sols queda el tram Manresa-Sallent, que l'Estat cedí a Catalans poc temps després de clausurar la resta de la línia, i que més tard tornaria a l'Estat i d'aquest a la Generalitat com tota la xarxa, per al transport de potassa de Sallent-Balsareny, a l'espera de que els projectes i alternatives de que s'està parlant prenguin un caire definitiu.

El carrilet Manresa-Berga comportà un seguit de conseqüències que són difícils de separar de dos fets paral·lels: la industrialització del Llobregat i la carretera del mateix recorregut. No hi han unes repercussions directes i exclusives del carrilet, doncs vénen sempre sostenides pels dos fets anteriors, però sí que no se li poden negar tot un seguit de contribucions.

Aquestes contribucions cal centrar-les bàsicament en tres camps: l'econòmic, l'urbanístic i el social.

Dins del camp econòmic hi hagueren quatre punts claus: el miner, el

tèxtil, l'agrari i el comercial.



El tren a les mines de Sallent. Des d'aquestes a Manresa es fa l'únic trajecte de la línia (DOVELLA).

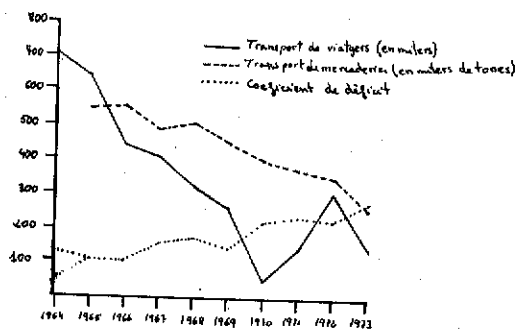
La mineria és el motiu bàsic de la creació de la línia. Si en un principi sols fou el carbó l'explotació bàsica i per tant el seu transport d'ençà el 1931, amb l'inici de les explotacions potàssiques a Sallent, aquest es veurà compartit. El transport miner anirà canviant de fesomia: disminuirà el del carbó i augmentarà el de potassa, sobretot després d'acabada la guerra, amb l'obertura del pou Vilaforns-Balsareny.

En l'aspecte industrial, no cal parlar de la importància del transport dels teixits elaborats en les colònies fabrils del Llobregat, transport que disminuirà considerablement a partir del 1940-1945, amb l'incipient transport per carretera, amb les avantatges de rapidesa i seguretat de la mercaderia.

Cal fer esment, també, dins d'aquest apartat industrial de la importància de la perllongació de la línia, la de Guardiola-La Pobla, que arribà a transportar una mitjana anyal de 80.000 tones de ciment de la fàbrica de Clot del Moro, fàbrica promoguda per Eusebi Güell i Bacigalupi, que donà 200 llocs de treball i fou l'eix de l'economia de la Pobla fins el 1975 en que es tancà. (8)

En l'apartat agrari, remarcar l'aperiodicitat i discontinuïtat en el transport dels cereals, lleguminoses, ferratges, bestiar i fusta del Berguedà.

Indirectament la línia portà l'obertura de nombrosos comerços a l'entorn de l'estació de cada poble: des d'hostals fins a botigues de records, originant nombrosos llocs de treball indirectes que, caldria ajuntar-los als més de 200 de directes.



FONT → Memòries de la Societat F.E.V.E. (Ferrocarrils Via estreta).

Pel que fa al fet urbanístic, s'hauria de parlar, i potser més àmpliament, de les expansions lineals dels pobles al llarg de la via del carrilet, coincidint amb la carretera, cosa que fa difícil mesurar la importància en aquest capítol d'un i altre. El que sí és un fet prou eloqüent i directe del carrilet és la creació dels "barris d'estació". L'exemple més clar el podem trobar en el barri de l'estació d'Olvan. A més la línia del ferrocarril portà canvis i transformacions del medi amb la construcció de ponts, viaductes, estacions...

Un altre punt bàsic que portà el carrilet fou el fenomen d'obertura social de la gent del Berguedà cap al Bages i, conseqüentment, cap a Barcelona, creant un canvi en els nuclis de relacions i influències comercials. En el recorregut del carrilet s'esdevenen nombroses i incalculables anècdotes, des de robatoris tipus "western" fins a tancaments de transaccions comercials.

Si la reobertura de la que ara es parla i es parlarà ja porta protestes i problemes, el primer dia en què funcionà

el carrilet, allà el 1873, ja es van presentar queixes i denúncies dels pagesos de Manresa a l'Alcalde i al Governador perquè el tren tirava "carbonilla encendida provocando incendios en los campos de trigo" (9) i que si ara es parla de molts milions, el pressupost total que es presentà en la "Memoria" del 1879 era exactament d'un milió i mig.

Malgrat tot, esperem poder tornar a veure circular un tren Llobregat amunt que serveixi per reanimar l'esmoreït impuls industrial de la comarca, tal com ho feu a finals del XIX. Si això passa, ja no serà aquell entranyable carrilet, el "veritable" carrilet, doncs com diu Jordi Comellas "... les Diessel, exponents d'una més avançada tecnologia, hores d'ara ens fan enyorar aquella tranquil·litat de les esperes i la lentitud del paisatge rera els vidres de les finestres de fusta. Una de les tantes coses que hem perdut al llarg de la nostra "avançada" civilització. (10)

ESTACIONS DE LA LÍNIA

Manresa-Alta	Puig-reig (Estació)
Santpedor	Puig-reig (Baixador)
Sallent (Estació)	Prat (Baixador)
Sallent (Plaça)	Viladomiu (Baixador)
Vilafruns (Baixador)	Gironella
Vilafruns (Mercaderies)	Olvan-Berga
Balsareny	La Baells
Rabeia (Baixador)	Cercs
Navàs	Fígols
Ametlla (Baixador)	Collet (Mercaderies)
Vidal	Guardiola de Berga

Foto portada:
Un dels últims trens que circulà, a l'estació d'Olvan el 1970 (Quico Marcet).

NOTES

- (1) OLIVERAS i SAMITIER, Josep. El Bages: població i activitat econòmica, a El Bages. Aproximació al medi natural i humà de la comarca. Granollers-Barcelona 1980, pàg. 319.
- (2) Tot aquest seguit de reformes lligades a aquests industrials ha estat tractat per Josep OLIVERAS i SAMITIER a "Indústria i evolució urbana de Manresa en el segle XIX", becat per la Caixa d'Estalvis de Manresa.
- (3) Projectes presentats a l'Ajuntament de Manresa els anys 1883 i 1892.
- (4) GASOL i ALMENDROS, Josep M^a "Caja de Ahorros de Manresa. 1863-1973. Historia de una institución centenaria". Gráficas Montañá. Manresa 1974, pàg. 28.
- (5) En aquesta Memòria (a l'A.H.C.M.) si afegien dades de població, indústria i riquesa en metàl·lic de cada poble del recorregut.
- (6) COMELLAS i NOVELL, Jordi, "Carbó sals i ciment" al col·leccionable n^o 9 de "El Correo Catalán". 21 de Març del 1976, pàg. 11.
- (7) Segons dades de la "Guia de recaderos de Manresa y Comarca" del 1955.
- (8) ALTER, R. i VILADÉS, R. en l'apartat corresponent a Castellar de N'Hug en el vol 2 de la Gran Geografia Comarcal de Catalunya. Barcelona 1981, pàg. 344.
- (9) Segons notes existents a l'A.H.C.M. en un relligat de documentació del carrilet.
- (10) COMELLAS i NOVELL, Jordi cit.