

Temps de memòria

Rehabilitació del ferrocarril de la Pobla de Lillet a Castellar de N'Hug.

L'Alt Berguedà acollirà el primer «tren turístic» de Catalunya.

Carles Salmeron

AUTOR DE LA COL·LECCIÓ DE LLIBRES «ELS TRENS DE CATALUNYA».

Manel Camps

PERIODISTA

Si Juan de la Peña Lorenzo, antic alcalde de la Pobla de Lillet, va ser un dels darrers passatgers del tren que tenia aquella vila pirinenca, Joan Casanova i Guitart, l'actual batlle i un dels promotors de la idea, podria ésser un dels primers viatgers del «tren turístic» que hi ha previst posar en marxa en aquella zona per tal d'impulsar el sector del turisme, tot aprofitant una part del traçat del petit ferrocarril desaparegut l'any 1963. A l'Alt Llobregat viuen amb molta il·lusió la possibilitat de recuperar la imatge clàssica dels trens fumejants fent giragonses ben arrapats als pendissos de la muntanya. Per aquest motiu, totes les institucions locals de la comarca estan molt engrescades en el projecte i ja han fet gestions i contactes a tots els nivells.

El projecte pretén de rehabilitar un tram del vell carrilet de vapor que feia el recorregut entre Guardiola de Berguedà i el terme municipal de Castellar de N'Hug i convertir-lo en el primer tren turístic que amb les seves característiques funcionaria a l'Estat. Igualment, hi ha prevista la instal·lació de diversos museus en una part dels antics edificis industrials de començament de segle del Clot del Moro i la programació per als visitants de diversos itineraris alternatius, els quals aplegarien els aspectes culturals i paisatgístics de la zona com són, per exemple, la serra del Moixeró, els jardins modernistes i la font de la Magnèsia o les Fonts del Llobregat.

Tot plegat, és la conseqüència immediata de la millora viària que ha experimentat aquella part de Catalunya, especialment arran de la definició de l'Eix del Llobregat i la construcció del túnel del Cadí. Això, juntament amb les perspectives de futur que podem endevinar de la foradada del Pimorent i la proximitat del futur Eix Transversal, fan preveure que la comarca del Berguedà esdevindrà una autèntica àrea de pas, en la qual només una bona oferta turística pot fer que aquest flux circulatori hi sedimenti. Per això, els habitants i les corporacions locals de la Pobla de Lillet i Castellar de N'Hug, amb el suport dels pobles veïns, institucions comarcals i nacionals han dissenyat un pla d'acció fonamentat en la dita oferta turística i la conservació i revifament del patrimoni cultural actual per tal de potenciar la vida socio-econòmica de la Vall, evitar-ne el lent però progressiu despoblament i ajudar a reduir el consegüent desequilibri territorial.

A final del segle passat, la industrialització de Catalunya es trobava en ple desenvolupament i la construcció de noves fàbriques i habitatges que acollissin els treballadors feien augmentar les peticions de materials de construcció, creant-ne una necessitat que va arribar a ser en alguns moments

aclaparadora. Això va fer que Eusebi Güell y Bacigalupi —més tard, Comte de Güell— s'interessés per aquest tema.

Fins aleshores, les empreses dedicades a la producció de ciment empraven els procediments tradicionals de fabricació. Però el se-

nyor Güell i Bacigalupi volia introduir en el nostre país —i, de fet, arreu d'Europa— el mètode nord-americà, un nou sistema, tot just estrenat en aquella època, que permetia una producció més gran de ciment Portland mitjançant forns rotatoris. La proposta del Comte de Güell fou rebuda amb escepticisme i els financers de l'època dubtaren força de l'èxit de l'empresa. Amb tot, finalment, aconseguí el suport necessari i constituí a Barcelona la *Compañía General de Asfaltos y Portland (Asland)*. D'això ara fa tres quarts de segle.

El senyor Joaquim d'Abadal i Calderó, fundador i membre del primer Consell d'Administració d'aquesta empresa, tenia en el terme municipal de Castellar de N'Hug una extensa finca amb importants jaciments de pedra, que, una vegada analitzada, descobriren que oferia una qualitat excepcional per a la fabricació del ciment Portland. Aquest indret, conegut popularment amb el nom del Clot del Moro, malgrat era lluny dels principals centres industrials de Catalunya, tenia l'avantatge d'estar situat molt a prop de les Fonts del Llobregat, la qual cosa representava tenir un salt d'aigua capaç de generar 2.500 cavalls de força. Com que tenia la primera matèria a l'abast i disposava d'una important font d'energia, la nova societat barcelonina no dubtà gaire en decidir-se a construir-hi la primera fàbrica de ciment del país.

Com es pot pensar, la clau de volta de la nova empresa eren les comunicacions. En aquella època, les carreteres eren gairebé inexistent i només hi havia alguns camins de carro plens de revolts. Pel que fa al ferrocarril, les estacions més properes eren les de Ripoll i Olvan, ambdues situades a una



Finalment, el primer d'octubre de 1923 Guardiola de Berguedà i el Clot del Moro, en el terme municipal de Castellar de N'Hug, van quedar comunicades pel ferrocarril. Durant quaranta anys, la imatge de les petites màquines arrossegant els vagons pels pendissos de la muntanya va caracteritzar el paisatge d'aquella comarca.

trentena de quilòmetres de Castellar de N'Hug. A partir de l'any 1904 la situació millorà una mica amb la prolongació de la línia del tramvia de vapor de Manresa a Berga des d'Olvan fins a Guardiola de Berguedà, però el transport fins al Clot del Moro calia fer-lo mitjançant cavalleries i si la càrrega era superior a dues tones l'havien de deixar a l'estació fins que els accessos a la fàbrica milloressin. Davant d'aquestes dificultats, la Companyia Asland decidí de fer-se càrrec de la contracta de construcció de la secció Guardiola-la Pobla de Lillet de la carretera en construcció entre Solsona i Ribes de Freser, acabar la carretera de la Pobla a Campdevànol per tal d'enllaçar amb la carretera de Ripoll i també construir pels seus mitjans una carretera particular des de la Pobla fins a la fàbrica de ciment, la qual seria realment la gènesi del ferrocarril.

El locomòbil de Califòrnia

Però la Companyia també havia estudiat uns altres projectes. El primer i potser el més ambiciós era la prolongació del F.C. Manresa-Guardiola des d'aquesta darrera població fins a la Pobla de Lillet o Castellar de N'Hug, però la sol·licitud feta a la Companyia ferroviària va ser refusada basant-se en l'es-

càs trànsit que proporcionarien aquelles poblacions. El segon, consistia a cercar una sortida per la vall del Freser mitjançant la construcció d'un ferrocarril des de la Pobla a Campdevànol. L'estiu del 1903 encarregaren el projecte i a principi del 1904 van acabar la part topogràfica i van iniciar la confecció del pressupost, però com que aquest era excessiu, van replantejar el projecte com un tramvia elèctric, el qual es va prendre molt seriosament per part d'Asland, ja que van realitzar l'estudi complet i arribaren a iniciar les gestions per constituir l'empresa constructora. El tercer projecte tenia en compte la construcció d'un cable aeri, però aquest, igual que els anteriors, va ser desestimat a causa del seu elevat cost.

Per tot això, Asland no va tenir cap més remei que retornar a la seva idea original, és a dir, el projecte d'un ferrocarril que unís la fàbrica del Clot del Moro amb l'estació de Guardiola de Berguedà, però, com que aquest era aleshores econòmicament inviable, va decidir efectuar tot el transport mitjançant un tren de carretera similar als emprats aleshores a l'estranger. Amb aquest motiu, el 1902 van comprar a la firma nord-americana Best Manufacturing, de San Leandro (Califòrnia), un loco-

mòbil de vapor de 15 Tm de pes i sis vagons de 18 Tm de càrrega màxima. L'arribada d'un artefacte d'aquests tipus al Berguedà va causar molt d'impacte en l'opinió pública, i si bé la majoria de la comarca el va veure com una innovació i un símptoma de progrés, no faltaren els que s'hi oposaren amb totes les forces. Com a anècdota, cal esmentar que l'Ajuntament de Berga obligà a realitzar diverses proves oficials abans no el va deixar passar per la ciutat.

El 25 de juliol de 1904 es va inaugurar solemnement la fàbrica del Clot del Moro i, uns quants dies més tard, el primer d'agost, va començar ja a produir ciment. Aquest esdeveniment es complementaria el 21 de novembre d'aquell mateix any amb la inauguració del tram Olvan-Guardiola del F.C. Manresa-Guardiola amb el qual la zona de l'Alt Llobregat sortia del seu tradicional aïllament.

Així i tot, la fàbrica Asland continuava tenint un greu problema de transports, ja que la seva situació entre muntanyes presentava grans dificultats per treure la seva producció, per la qual cosa la Companyia no va tenir cap més remei que transportar el ciment amb el locomòbil o tren de carretera. Aquest feia el servei per la carretera particular de la Companyia fins

a la sortida de la Poble de Lillet i seguia fins a Guardiola pel camí que unia ambdues poblacions, el qual en aquells anys s'estava convertint en carretera, ja que havia de formar part de la transversal Solsona-Ribes de Freser que construïa l'Estat. Però la Direcció d'Obres Públiques de Barcelona va retirar al locomòbil el permís per circular per aquella carretera, aduint que perjudicava la seva superfície. La prohibició va implicar un canvi radical del sistema de transport d'Asland que es veié obligada a portar-lo a efecte en el termini de pocs dies i que consistí en el carreteig ordinari mitjançant tracció animal. Per aquest motiu, van adquirir 60 cavalleries i nombrosos vehicles, els quals van permetre de reprendre tot seguit el transport entre la fàbrica i l'estació de Guardiola.

El tren de la Poble de Lillet

Com que la carretera tenia una superfície poc consolidada, al cap de dos mesos de funcionar l'intens carreteig restà completament esfondrada i la Direcció d'Obres Públiques va compartir la idea que l'única solució per a salvar la situació era el desplegament d'una via Decauville amb tracció a sang tot al llarg d'un dels marges de la carretera. La Companyia, emparada en la seva qualitat de contractista de la carretera que no era encara acabada, havia de tornar a canviar el seu sistema de transport.

D'aquesta manera, van adquirir, a la firma alemanya Arthur Koppel material de via, de 600 mm. d'ample, que se sostenia sobre traveses de fusta espaiades a 750 mm. en els 12 km de trajecte; també van adquirir a la firma Liebrecht el material mòbil indispensable. La via van començar a instal·lar-la pel novembre de 1905, però diverses dificultats, entre les quals destaquen les grans nevades d'aquell hivern, determinaren que fins el març de 1906 no iniciessin l'exploració provisionalment.

Però la línia calia legalitzar-la, sobretot perquè el traçat ocupava bona part de la nova carretera de

l'Estat i l'administració central havia donat el permís d'ocupació en el ben entès que demanessin la concessió en la forma deguda. Després de la realització de nombrosos estudis, el 31 d'octubre d'aquell mateix any Asland va sol·licitar la concessió d'un ferrocarril d'acord amb la Llei de Secundaris de 30 de juliol de 1904. Cal destacar que per beneficiar els interessos generals de la comarca van sol·licitar un ferrocarril secundari que permetés el transport públic de viatgers en comptes d'un ferrocarril industrial per al servei particular, malgrat que, segons els càlculs de la Companyia, el 75% de tràfic seria absorbit per ella mateixa.

El 17 de desembre de 1906 va sortir el projecte a informació pública, i les úniques al·legacions que es produïren van ser les d'un particular i les dels Ajuntaments de la zona, ja que opinaven que el projectat ample de via de 600 mm. era massa reduït per al futur trànsit de la comarca. Tant Asland com el Ministeri d'Obres Públiques rebateren els arguments posant com a exemples el ferrocarril d'Otavi (a Namíbia) de recorregut llarguíssim i tràfic pesat en via de 600 mm. i el F.C. de Festiniog (a la Gran Bretanya) que amb un ample de via igual servia una comarca minera del País de Gal·les.

Mentre estudiaven a Madrid l'expedient, els transports de la fàbrica els realitzaven per mitjà de la via provisional, la qual s'havia estès a un costat de la carretera de l'Estat, entre Guardiola i la Poble de Lillet, i mitjançant la carretera particular d'Asland des de l'entrada d'aquesta darrera població fins a la fàbrica del Clot del Moro.

El 22 de gener de 1909 el Consell d'Obres Públiques es reuní per discutir el projecte i decidiren d'informar favorablement sobre el projecte i atorgar-li finalment la concessió si bé amb algunes modificacions tècniques. Per R.O. de 21 de juny d'aquell mateix any, ratificada per una altra del 2 d'agost, fou atorgada la concessió durant

99 anys del F.C. *Secundario de Guardiola a Castellar d'en Huch a la Compañia General de Asfaltos y Portland Asland.*

La inauguració del ferrocarril de Guardiola de Berguedà fins a la Poble de Lillet va tenir lloc l'1 d'agost de 1914, però en coincidir amb el dia en què va esclatar la I Guerra Mundial no va tenir la brillantor amb què havia estat projectada.

Els primers anys del carrilet foren prou durs, ja que a la manca de recanvis a causa de la conflagració s'hi afegí també l'escassetat de bon carbó; per això i durant força temps les locomotores hagueren de cremar lignits de la comarca, que com que eren d'un poder calorífic insuficient ocasionaven nombrosos inconvenients a l'exploració. Els anys següents el carrilet continuà prestant servei públic només entre Guardiola i la Poble de Lillet. A partir del 1921 van ser represes les obres previstes per obrir el tram la Poble de Lillet-Castellar de N'Hug que havien estat aturades set anys abans a causa d'uns litigis originats per una expropiació. El 21 de novembre de 1922 van tenir lloc les proves oficials i el primer d'octubre de 1923 l'obertura oficial. Finalment, Asland podia disposar d'una connexió adequada i completa entre la seva fàbrica i la línia del ferrocarril Manresa-Guardiola de Berguedà, la qual cosa assegurava una sortida directa a la producció de ciment.

Els anys vint foren l'època daurada del petit carrilet, ja que transportava una mitjana anual de 15.000 viatgers i quasi 110.000 Tm de mercaderies que a part de tenir uns preus que primaven, com és lògic, a Asland, donaven un excel·lent resultat econòmic al final de cada exercici, a causa de la gran quantitat transportada que el col·locava en el transport de mercaderies entre els primers ferrocarrils secundaris de Catalunya, perquè només era superat pels Ferrocarrils Catalans i pel F.C. Mollet-Caldes.

L'any 1929 fou el millor en la història del carrilet, ja que la demanda de ciment va augmentar a causa de l'Exposició Internacional de Barcelona i arribaren a transportar durant aquest exercici un total de 137.191 Tm. A partir de l'any següent la crisi econòmica mundial, que afectava especialment el sector de la construcció, motivà una recessió important al mercat del ciment que fou causa d'una reducció important en la seva producció. Aquesta situació afectà immediatament el ferrocarril, que va transportar tres anys després menys del 50% del tonatge ordinari, la qual cosa originà que per primera vegada les despeses fossin superiors als ingressos, tònica que es va anar mantenint fins a l'inici de la Guerra Civil.

La desaparició del «carrilet»

En esclatar la guerra es féu càrrec de la línia un comitè d'explotació format pels obrers, encara que aquests estaven integrats a la *Collectivitat Obrera Asland*, que englobava totes les activitats de l'antiga Companyia. El carrilet continuà funcionant amb normalitat fins al final de la guerra, malgrat que els darrers dies les tropes republicanes volaren alguns ponts i trams de la carretera i el ferrocarril quedà partit en diversos trossos, cosa que provocà la suspensió del servei durant força temps.

El 30 de desembre de 1939 fou presentat el projecte de reconstrucció de la línia, ja que la clausura del ferrocarril paralitzava la indústria i l'economia de la comarca a causa de la falta de comunicacions. Les reparacions principals se situaven entre Guardiola i la Poble de Lillet, i com que el Ministeri no podia fer-se càrrec encara de les obres, fou la mateixa Asland, amb l'ajuda de l'Exèrcit, qui va reconstruir els ponts situats a la sortida de Guardiola i instal·là desviaments provisionals en el tram de carretera afectats. Finalitzats els treballs en només quatre mesos, el 17 de maig de 1940 va poder tornar a circular el carrilet entre Guardiola i Castellar de N'Hug i així es

reprengué el transport de ciment, element vital en aquells dies per a procedir a la reconstrucció del país.

El període de la postguerra es va caracteritzar per una manca constant de mitjans, a causa de l'escassetat de primeres matèries que patia el país. Els principals problemes eren els proveïments de carbó i de productes metal·lúrgics, ja que tot i pertànyer a una important empresa com era Asland, la quota mensual de carbó era molt minsa i de molt poques calories, cosa que disminuïa el rendiment de les locomotores, i amb això era perjudicada l'explotació. A partir dels anys cinquanta, la progressiva millora de la situació econòmica del nostre país féu augmentar de manera notable el transport per carretera, la qual cosa va reduir en gran part el trànsit de viatgers al carrilet. Durant la postguerra, en ser l'únic mitjà de comunicació de la comarca, eren nombroses les persones que feien servir el ferrocarril en els seus desplaçaments, i van arribar a xifres que triplicaven les d'abans de la guerra, però la creixent competència de la carretera féu anar minvant el nombre d'usuaris de la línia, que van passar en només deu anys de més de 28.000 el 1951 a menys de 5.000 a partir de 1960. Això no ajudà de cap manera la deplorable economia del carrilet, ja que la reduïda longitud del seu trajecte, com també les seves baixes tarifes, no arribaren a cobrir mai les despeses realitzades, si bé aquestes eren assumides per Asland, que les comptabilitzava como a despeses de transport.

En iniciar-se els anys seixanta, la situació de la línia va anar esdevenint cada vegada més difícil, ja que la competència de la carretera féu disminuir el trànsit, tant de viatgers com de mercaderies particulars, a uns nivells irrisoris. A més a més, l'ample de via de 600 mm. exigia a totes les mercaderies d'Asland un laboriós transbordament a Guardiola als vagons dels Ferrocarrils Catalans. A finals de 1961 la situació arribà a un punt en què la Companyia considerà la possibili-

tat de clausurar la línia i, després de nombrosos estudis, sol·licità el tancament el 19 de maig de 1962, el qual fou autoritzat provisionalment el 14 de juny següent pel Ministeri d'Obres Públiques.

El carrilet va continuar funcionant regularment fins el 9 de novembre de 1962, quan a causa d'uns esllavissaments de terres, el servei va quedar parcialment restringit al tram de la Poble-Castellar. El darrer tren circulà el 14 d'octubre i en el seu últim viatge només transportà unes quantes persones, entre elles l'alcalde de la Poble de Lillet, Juan de la Peña Lorenzo, l'únic que havia fet alguna gestió per evitar-ne la clausura. Fou un trajecte molt emotiu, ja que els empleats eren conscients que a partir d'aquell dia tot seria diferent, en veure que desapareixia el que havia format part de la seva vida fins aquells moments. La locomotora núm. 12, després de fer el viatge de Castellar, fou conduïda fins al vell dipòsit, on restà apartada ja definitivament.

La fàbrica de ciment del Clot del Moro va sofrir la mateixa sort que el carrilet uns quants anys més tard, i si bé ha estat preservada aquesta mostra, peça única de l'arqueologia industrial de Catalunya, que anirà lligada amb la reobertura del carrilet en el tram Poble de Lillet-Castellar de N'Hug, com a ferrocarril turístic, la seva conversió en ecomuseu serà molt laboriosa a causa de la grandària de les instal·lacions i del cost de la seva restauració. Malgrat tot, la seva situació en una zona turística per excel·lència i les bones comunicacions de què disposarà en un futur pròxim, fan concebre esperances als promotors d'aquest projecte, gràcies al qual podríem tornar a veure funcionar el més petit dels carrilets de Catalunya.

CS i MC