

De l'estació d'Olvan-Berga a l'estació de Guardiola-Bagà

Redacció

Una mica d'història

Les obres de construcció de la via fèrria d'Olvan a Guardiola, un dels trams del que havia de ser el ferrocarril Manresa-Guardiola que impulsava l'empresa minera "*Ferrocarril y Minas de Berga*", s'iniciaren el 10 d'octubre de 1882, concretament al lloc de la Cassassa, i estaven dirigides per Pere Pella i Forgas, un enginyer que havia treballat en la construcció del ferrocarril a Vic i per la societat *Minas y Ferrocarriles de Utrillas*, de Saragossa.

Les obres foren encarregades a l'empresa italiana Gavaretti, Vallino, Bovio & Cia, que els berguedans i la premsa comarcal anomenava *els italians*; cobraven la construcció de la línia fèrria amb el carbó que explotaven amb el nom de *Minas de Berga*, al nivell de Sant Corneli.

El 1886 Silví Thos i Codina enginyer i inspector de mines visità les obres de construcció del ferrocarril miner al tram entre Pedret i Miralles; l'acompanyà Frederic Nyssen que era l'administrador de la societat *Ferrocarril y Minas de Berga* i Vicente Vallido, el soci de l'empresa italiana. Aleshores l'enginyer de l'obra era l'enginyer Gregorio Fidel Clarés Nieval, que també havia projectat ferrocarrils.

Entre 1887 i 1888 els treballs d'esplanació es van aturar; els italians no cobraven i van iniciar un plet contra *Ferrocarril y Minas de Berga*, paralitzant també l'explotació de carbó. Tot i els esforços econòmics, tècnics i humans, l'explotació del carbó berguedà era un fracàs, i la construcció del tram Olvan-Guardiola, també. Poc i car, difícil d'extreure i encara mes de transportar.

L'enginyer forestal Rafael Puig Valls publicava el 7 d'abril de 1890 a *La Vanguardia* un llarg article amb el títol «De Berga a Ripoll», on defensava que la única opció possible era la de fer pujar, riu amunt, el tren dels cotoners.



En aquest escenari és quan apareix José Enrique de Olano i Loizaga que el 1893 compra les concessions mineres i del ferrocarril, i també les propietats, de "Ferrocarril y Minas de Berga" i assumeix el assumir el pagament de mig milió de pessetes a *Gavarratti, Vallino, Bovio & Cia.* la totalitat de les despeses que comportaren la finalització de l'obra del tren en el seu tram nord, conscient que sense el ferrocarril no hi havia opció a fer rendible les mines.

Ferrocarril y Minas de Berga quedà integrada a la companyia *Ferrocarril Económico Manresa-Berga* segons acord dels seus homes forts, Lluís G. Pons i Enrich i José E. de Olano.

Les obres entre Olvan i Guardiola, adjudicades el 8 de juny de 1901 al contractista Sr. Magí Gallifa,

progressaven ràpidament malgrat les dificultats tècniques que representava l'abrupte traçat. A finals el 1903 la major part de les obres de fàbrica ja estaven construïdes; els treballs s'acabaren durant l'any següent i s'autoritza l'inici del servei després de realitzar les proves oficials.

La Junta General de *Ferrocarril Económico Manresa-Berga*, celebrada el 18 de juny de 1903 ratificava el compromís de gestionar la totalitat de la línia, des de Manresa a Guardiola. Aquest any, el tren arriba al peu de les mines de J. E. de Olano, a l'estació de Figols-Las Minas. Finalment, l'any 1904 el tren arribava a l'estació de Guardiola; el 24 d'abril de 1904 inspeccionaven conjuntament la línia els enginyers Cardenal i Sorribes, de la divisió estatal de ferrocarrils, en presència del director-gerent de la companyia, Josep Bonet, de l'enginyer de la companyia, Antoni Pons Arola, del contractista de les obres, el manresà Magí Gallifa, i de José E. de Olano.

L'entrada en servei del ferrocarril va suposar un nou al·licient per la comarca, i molt aviat el tràfic del tramvia augmentà en una proporció que ni la Companyia no havia esperat, ja que només quatre anys després el tràfic procedent del nou tram constituïa el 50% del transport entre Manresa i Berga.

Entre 1884 i 1896 van circular les locomotores Berga fabricades per l'empresa Krauss, les núm.1-Manresa, núm.2-Berga, núm.3-Sallent, núm.4-Sampedor, núm.5- Puig-reig, núm.6-Olban, núm.7-Gironella i núm.8-Balsareny.

El 1902 s'incorporaven dues locomotores més, la Serchs núm.11 fabricada per la *Maquinista Terrestre y Marítima* i fins el 1911, onze més, totes de la Maquinista. Quan es va inaugurar, el 21 de novembre de 1904, el nou tram fins a Guardiola, la companyia disposava de 14 locomotores de vapor, 1 cotxe de viatgers de luxe –pels directius de la companyia i visites il·lustres– 1 de primera, 3 de segona i 28 de mixtes; 14 furgons per equipatges, 49 vagons coberts i amb gàbies per mercaderies i bestiar, i 144 vagons descoberts, plataformes o trucs.



La fotografia, de principis del s. XX feta per Juli Vintró i Casallachs (Barcelona, ca. 1863-1911), mostra la via del tren que va arribar a Guardiola el 1904, abans que la carretera. A primer terme el pont vell del camí de Berga a la Cerdanya, una de les principals infraestructures de l'antic camí ral de l'Alt Llobregat.



Un comboi arrossegat per una Berga davant el pont de Pedret en una fotografia dels anys seixanta de Josep Deseuras Vilanova (La Coma 1918- Berga 2010).



Juli Vintró i Casallachs (Barcelona, ca. 1863-1911) va fer, a principis del s. XX, unes magnífiques fotografies del tram ferroviari de l'estació d'Olvan-Berga fins a Guardiola. Aquesta mostra la via davant mateix de la colònia Rosal.



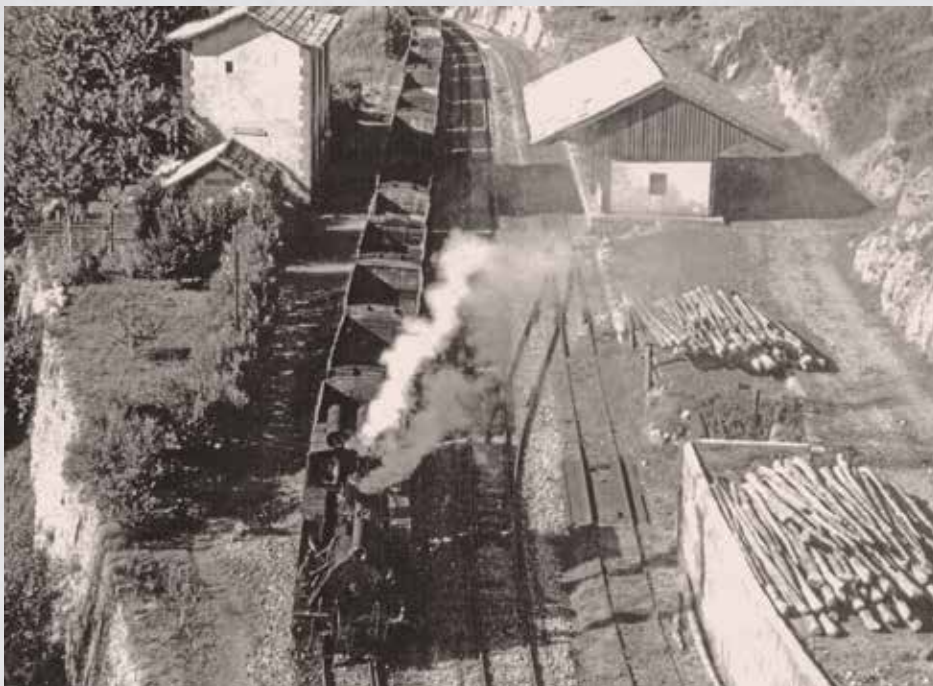
L'itinerari

A la sortida d'Olvan el ferrocarril se separava ja definitivament de la carretera i després de deixar enre-re la Colònia Rosal feia una corba cap a la dreta per continuar el sinuós curs del Llobregat, menys d'un quilòmetre mes enllà ja es veia la fàbrica de carbur i la resclosa... La vall s'anava estrenyent progressivament i molt aviat es convertia en un estret congost que era salvat per la línia mitjançant una complicada construcció en desmunt i terraplè, en què destacaven els túnels de "Vilarrasa-1" (km. 52,096) i "Vilarrasa-2" (km. 52,492) amb 77 i 185 m de longitud respectivament. Al final d'aquests es trobava un carregador de fustes (km. 53) pertanyent a *Carbones de Berga SA*.

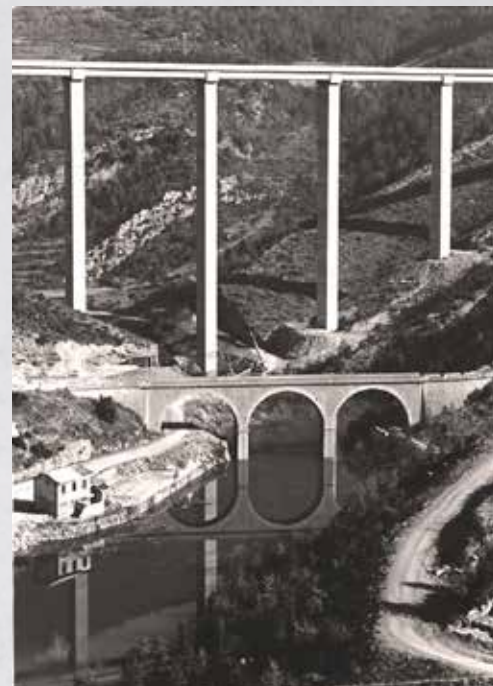
El carrilet travessava el Llobregat per un pont (km. 53,212) format per dos arcs de 14 m de llum i continuava pel marge dret durant un tros en el qual es trobava el túnel de la Peirota-1 (km. 53,327) de 80 m de longitud, seguit a poca distància pel de la Peirota-2 que per la seva longitud de 8 m era denominat popularment "el túnel més curt del món". Més endavant la via franquejava de nou el Llobregat per un pont de (km.55,065) format per un tram metàl·lic de 20 m de llum i un arc d'obra de 6 m.

El ferrocarril zigzaguejava entorn del riu per introduir-se al Congost de la Baells i travessava el Llobregat per un pont (km 56,317) d'ídèntiques dimensions que l'anterior després del qual s'arribava ja a l'estació de la Baells (km. 56,684).

Magnífiques fotografies de l'estació de la Baells. La primera de Juli Vintró i la segona de Clemente Oliveró Torrents fou un impressor barceloní que treballà a les primeries del segle XX en un taller ubicat on actualment se situa la Via Laietana; el seu important llegat es conserva al Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya.



Estació La Baells.



Pont de Miralles, viaducte i estació.



El tren passant per Sta. Maria de la Baells. AUTOR JOSEP RODERGAS MARTÍ.



Túnel Peirota, fotografiat per Juli Vintró.



Pont de ferro i túnel Peirota.



Estació de Cercs, en una fotografia dels anys trenta del s. XX. COL·LECCIÓ CASA-MUSEU TEIXIDOR BASSACS, GIRONELLA



Cases Noves de Cal Vedella, a Sant Salvador de la Vedella, al peu de la via. COL·LECCIÓ PERE GIMÉNEZ VISIEDO

A la sortida de la Baells, i després d'abandonar el carregador de fustes de la firma Vigo i Puig, la línia tornava a passar el riu per un pont (km 56,943) format per un tram metàl·lic de 20 m de llum i continuava des d'allí per la banda esquerre fins arribar a l'estació de Cercs (km 59,988), la qual tenia diverses línies industrials. Una carretera de poca longitud pujava fins al poble de Cercs.

El carrilet abandonava Cercs seguint el curs del Llobregat, que travessava pel pont de Sant Salvador (km. 63,005) format per un tram metàl·lic de 20,80 m de llum i un arc lateral de 10 m, aquest estava situat al costat del petit poblet de Sant Salvador de la Vedella...



Sant Salvador de la Vedella i el tren.



L'últim viatge el dos de maig de 1972, passant pel pas a nivell de Sant Salvador de la Vedella.

Tot seguit s'arribava a l'estació de Fígols- les Mines (km. 64,202) que tenia dos ramals industrials, un utilitzat per FECSA per a servir la central tèrmica veïna (inaugurada el 1929 i la modernitzada el 1972) i un altre de pertanyent a Carbones de Berga SA que tenia les instal·lacions ocupant el marge esquerre de l'estació.

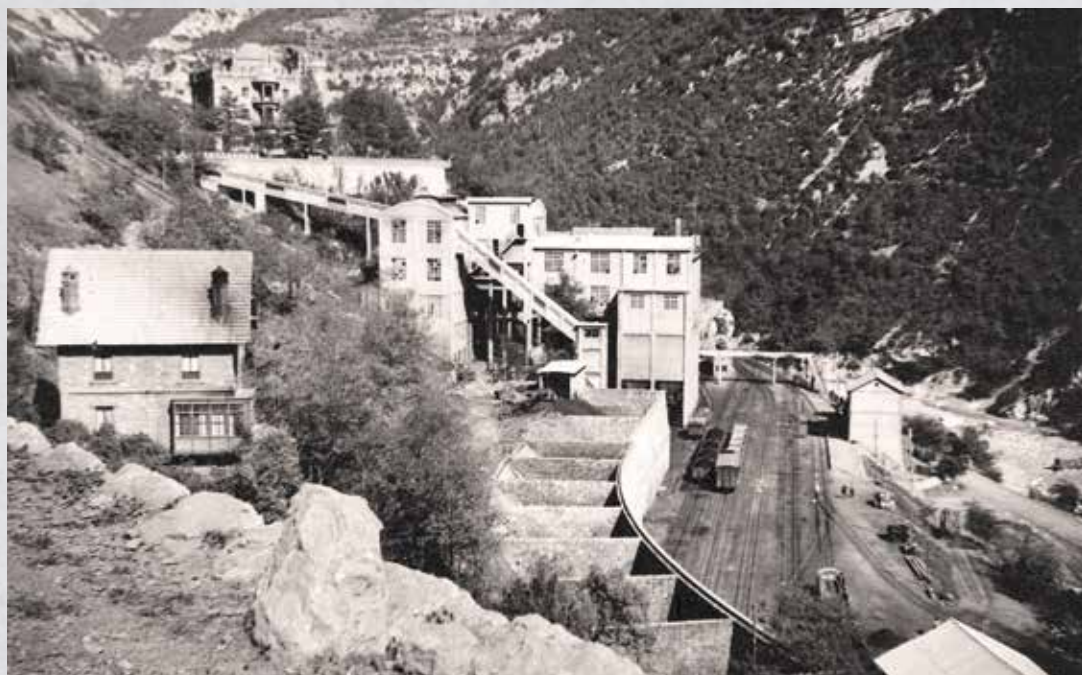
Des de l'estació de Fígols el tren s'internava en un estrat congost del Llobregat, que era franquejat per un pont (km. 64,434) constituït per un sol tram metàl·lic de 20 m de llum. A l'altre marge del riu hi havia un carregador de Carbones de Berga SA (km 64,886) que estava unit amb les mines per mitjà d'un llarg telefèric.



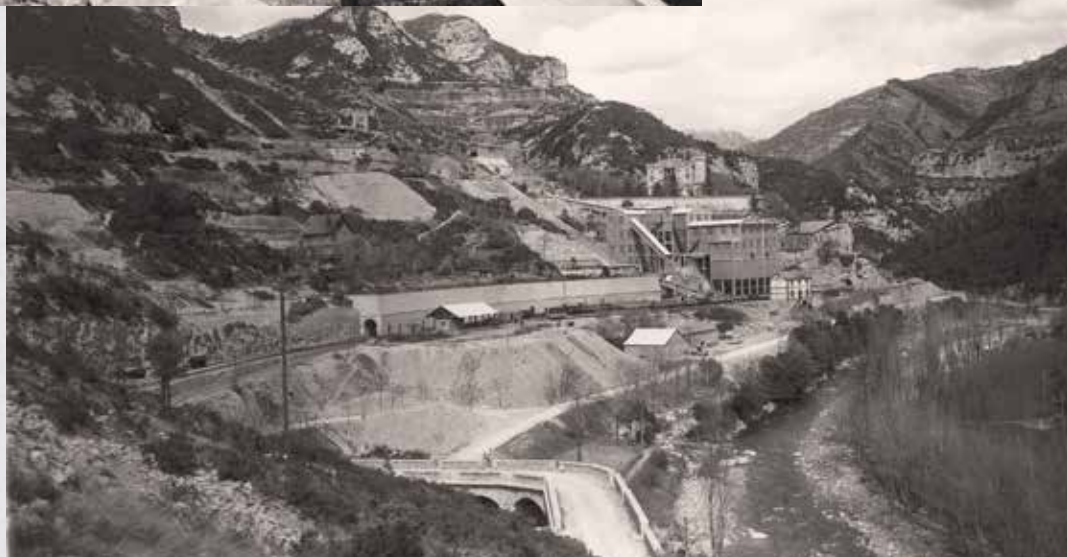
J.E. de Olano al costat de la Berga 5-Puigreig, a l'estació de Fígols-Les Mines



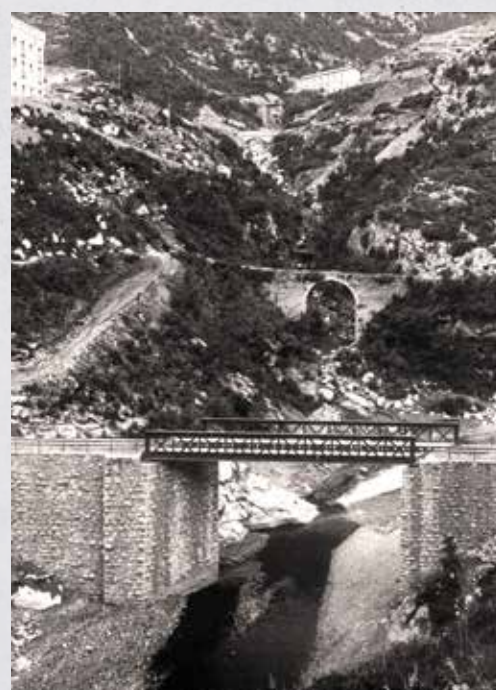
Estació de Fígols.



El complex miner va fer creixer l'estació de Figols, especialment en dues etapes, la de 1920-30 i la de 1955-1970.



Miners a l'estació de Figols-Les Mines.



El pont de ferro del tren i el del camí ral.

La complexa orografia de l'Alt Berguedà, especialment entre l'estació de Fígols i el Collet, explica el nombre elevat d'accidents.



La línia continuava cap al nord pel marge esquerre del riu, i arribava més endavant al carregador de Casa Far (km. 66,040). Aquest era utilitzat per carregar carbó e les mines properes, la producció de les quals era transportada fins el carregador per mitjà d'un telefèric. Aquest carbó va ser durant molt de temps utilitzat per Asland per a alimentar la seva fàbrica de ciment del Clot del Moro.

El traçat seguia durant un llarg tram el sinuós curs del Llobregat, que travessava ja per darrera vegada per un pont d'obra (km 68,381) format per tres arcs de 15 m de llum i un arc lateral de 3 m que permetia el pas del Canal Industrial de Berga.



Carregador del Far.



Pas nivell al trencat de Malanyeu,
el 2 de maig de 1972.



Túnel del Collet.

A la sortida del pont es travessava la carretera per un pas a nivell i la via es col·locava a l'esquerra encara que per poc tros ja que després de franquejar la riera de Saldes, per un pont (km, 68,722) d'un sol arc de 13,70 m de llum, i travessar un túnel (km. 68,879) de 144 m de longitud, hi havia un altre pas a nivell.

El carregador de Collet estava dividit en dues

parts. La primera (km. 69,040) constava únicament d'un petit ramal industrial on la firma Bartolomé Casas carregava els seus vagons de ciment. L'altra (km. 69,207) era de dimensions mes grans, ja que hi havia l'estació-terme del telefèric de les mines de Vallcebre i Saldes, així com d'altres instal·lacions propietat de Carbones de Berga SA.

L'estació de Guardiola en una imatge de 1972. La locomotora 706, actualment monument a Sant Vicenç de Castellet.





Carregador Ciment del Collet.



Estació de Guardiola en una magnífica fotografia de principis del s. XX.

El tram final del carrilet circulava entre el riu i la carretera, per una zona d'àmplia vegetació i verdes muntanyes que contrastaven vivament amb el paisatge industrial trobat des de Cercs. Poc després s'arribava a l'estació de Guardiola-Bagà (km 70,767).

Bibliografia

SERRA ROTÉS, Rosa: Mines, miners i ferrocarrils industrials, Ed. Els llibres de l'Índex, Barcelona 2019, p. 87-97
SALMERON BOSCH, Carles: *Els ferrocarrils catalans. Cent anys d'història*, Ed. Terminus, Col·lecció Els Trens de Catalunya, Barcelona 1985, p.161-165

Redacció