

La viabilitat econòmica del ferrocarril de Manresa a Olvan

La línia ferroviària tractada correspon al tram construït entre 1881, i 1887 que connectava la ciutat de Manresa amb les colònies industrials de la riba del Llobregat fins gairebé arribar a la ciutat de Berga, concretament a la colònia Rosal (Olvan).

Causas de la construcció i finançament

La comarca del Berguedà, que des de finals del s. XIX coneixia una època de prosperitat, en la qual hi influïa tant la instal·lació d'un bon grapat de colònies tèxtils com l'incipient creixement de la minera a la conca carbonífera de Berga, es trobà amb un gran inconvenient, la manca de bones comunicacions entre aquesta zona i la resta del país, ja que tot i que el 1848 es va dissenyar la carretera de Manresa a Berga, els rudimentaris sistemes de transport provocaven una falta de competitivitat als mercats. La Junta de Carreteres de Catalunya que aquest any havia projectat construir tres grans carreteres que havien de passar per la comarca berguedana, entre elles la de Manresa a Berga, no va aconseguir que arribés a Berga fins el 1864, disset anys després d'iniciar-se'n la construcció, i amb l'obra encara no acabada del tot, per què restava pendent salvar el pas del Llobregat pel punt de Cal Rosal.

Els primers intents per a la construcció d'un ferrocarril que arribés a la zona van ser el 1859, quan s'autoritza a Marià Potó a dur a terme els estudis d'un ferrocarril de Manresa a Sallent, estava previst que fos de tracció animal, i si bé és cert que el projecte estava pensat per a connectar Manresa-Santpedor i Sallent es preveia la possibilitat d'ampliar-lo remuntant el curs del Llobregat. Uns dies més tard, el sallentí Josep Marigot feia uns estudis semblants.



Acció de la Companyia Ferroviària *Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga (TFEMB)*, emesa el 17 de setembre de 1898 i signada pel president de la Companyia, Lluís G. Pons i Enrich, l'amo de Cal Pons. (ARXIU ARB)

Aquests primers estudis no varen passar d'aquest estadi inicial, i el 1862. Joan Baptista Perera sol·licità autorització per a realitzar els estudis d'un tramvia servit de força animal i de 58 km de Manresa a Berga passant per la conca de sal de Cardona, el cost però era massa elevat per a la previsió de beneficis obtinguts dels productes que se n'extreien.

El 1866 les empreses mineres del Berguedà decidiren promoure la construcció d'un ferrocarril fins a Manresa, els projectes presentats van ser dos, un fet per l'enginyer Cels Xaurado Rovira amb una línia que adoptaria l'ample de via espanyol (1.672mm), tindria 66,2km de longitud i amb la tracció efectuada a partir de 5 locomotores tipus 0-3-OT (construïdes per Slaughter, Gruning & Co. De Bristol, Anglaterra). El pressupost era de 2.564.759,64 escuts i es presentà el 31 de juliol de 1868.

L'altre projecte era el de Carles Souton, un ferrocarril de via estreta que resultaria força més econòmic, basat en els construïts a l'època a Noruega, amb ample de via de 1.067mm, amb longitud de 59,050km i composta de 8 locomotores tipus 1-2-OT construïdes per Beyer Peacock, el pressupost total era de 26.204.695,71 rals de billó i fou presentat el 8 de maig de 1868. El 25 de novembre de 1868 s'aprovava el projecte presentat per Souton, per diverses causes però, el projecte va quedar aturat durant força anys.

El 10 de juliol de 1879, el diputat provincial Sr. Marià Puig i Valls va presentar un projecte de tramvia a vapor de Manresa a Berga. Es tractava d'una proposta molt modesta amb ample de via de 750 mm, amb un pressupost valorat en 1.500.000 pessetes, a finals de l'any següent s'aprovà el projecte, era el 7 de desembre de 1880. La subhasta de la concessió fou celebrada

el 25 d'abril de 1881, i s'atorgava al Sr. Marià Puig i Valls, la concessió seria per a 60 anys i les obres havien de començar al cap de tres mesos i estar acabades al cap de 2 anys. Sorprenentment, uns mesos després s'atorgà a "La Carbonera Española" la concessió del ferrocarril Manresa-Guardiola, projecte que restava oblidat des de feia 13 anys, i que curiosament ressorgeix al concedir-se el tramvia a vapor. Ambdues línies eren pràcticament paral·leles i en molts llocs tenien el mateix traçat, per tant seria absurd de fer les dues construccions, de totes maneres aquesta seria la gènesi del ferrocarril Olvan-Guardiola materialitzada a principis del XX: el tren arribà al peu de les mines de Fígols el 1903 i a Guardiola de Berguedà el 1904.

El 6 de maig de 1881 el Sr. Puig es reuní amb diversos propietaris i industrials de Barcelona i Berga, als quals proposà la participació en el negoci mitjançant l'adquisició d'accions, de les quals se'n subscripiren aquell mateix dia més de 1.500, i la major part de l'emissió quedà coberta en pocs dies, sobretot gràcies a l'afluència de

capitals. Els principals accionistes, membres del Consell d'Administració de la companyia eren: Pau Sedó, Antoni Rosal, Baltasar de Bacardí, Josep Pons, Manuel Roig, Jaume Soldevila, Marià Regordosa, Pere Badia, Victorià Feliu, Agustí Rosal, Josep Monegal i Antoni Pons; Es nomenà Marià Puig i Vall, autor del projecte i director general de la societat, el qual assumí el compromís de construir la via en el termini de dos anys.

La construcció del tren fou possible gràcies a l'aportació de capital dels fabricants cotoners de l'Alt Llobregat que volien enllaçar les seves fàbriques amb la línia ferroviària de Barcelona i aconseguir optimitzar el transport de les bales de cotó des del port de la capital, a més d'una sortida econòmica i ràpida per als seus productes manufacturats. No només el primer Consell d'Administració, sinó tots els que el van succeir fins al traspàs de la línia a la companyia dels Catalans l'any 1919, eren controlats pels grans industrials cotoners de les colònies del Llobregat, especialment pels Pons i els Rosal. Propietaris de colò-

nies tèxtils i accionistes de la companyia ferroviària eren també els germans Soldevila (colònia Soldevila de Balsareny), Antoni Teixidor i Bassacs (cal Bassacs), Josep Monegal i Nogués (l'Ametlla de Casserres), els germans Viladomiu (Viladomiu Vell), Pau Sedó (Colònia Sedó) i una llarga llista d'amos de fàbriques de riu, tals com els Pons i els Clerch, socis de la companyia Claret, Pla i Cia. de Sallent o Marià Regordosa, amb fàbrica al Pont de Vilomara.

Tampoc hi faltaven alguns dels principals inversors i capitalistes d'aquells anys, com per exemple Baltasar de Bacardí, Manuel Farguell i de Magarola, Evarist Arnús i de Ferrer. També hi havia un reduït però selecte grup d'enginyers, coneixedors d'aquesta zona geogràfica: els enginyers de mines Lluís M. Vidal i Carreras i Victorià Felip i Vidal; els enginyers Alfons Flaquer i Buñil, Lluís Ribas i Casanovas; i els germans Puig i Valls, Rafael, enginyer forestal, i Marià, enginyer, autor del projecte ferroviari i concessionari de la línia.

El 7 de juny de 1881 es constituí la societat anomenada "Tranvía o Ferrocarril económico de Manresa a Berga". Les obres ja s'havien iniciat a petita escala el dia 1 d'agost de 1881, i a finals de setembre es rebien les primeres trameses de carrils procedents d'Alemanya. Realment però, les obres no començaren seriosament fins el febrer de 1882 a Sallent, per la casa constructora Heras i Julià que en firmà la contracta per a la seva construcció. El mes següent les brigades ja treballaven prop de Sallent aplanant el terreny i col·locant els carrils. A causa de les dificultats en el plantejament inicial que no es realitzà seguint un programa racional, obligà a la companyia a realitzar un projecte de replantejament presentat el 21 d'abril de 1882, en que la més important variació era que el ferrocarril en lloc de finalitzar a Berga ho fes a la colònia Rosal.

Les solucions dels enginyers Pau i Artur Guash foren la divisió de la línia en 3 parts, una de Manresa a Santpedor, un segon tram de Santpedor a Gironella i un de darrer de Gironella a Berga. Després de les mesures adoptades en aquest segon pla, el govern acabà atorgant el permís per a modificar el traçat el 8 de juny de 1883.

De totes maneres, en els trams menys conflictius s'hi havia continuat treballant, però no amb suficient prestesa com per acabar les obres a temps, i així es sol·licità una pròrroga de dos anys atorgada el 20 de setembre del mateix any. La línia ferroviària que es va dibuixar, en una gran part del traçat paral·lela al riu Llobregat,

LES DATES MÉS SIGNIFICATIVES DEL CARRILET MANRESA-OLVAN

- 1879 Redacció d'un primer projecte de ferrocarril Manresa-Berga.
- 1880 Aprovació governamental del nou projecte ferroviari Manresa-Berga.
- 1881 Concessió de la construcció i explotació a la companyia Ferrocarril Económico Manresa-Berga.
- 1884 L'extensió de la via arriba a Sallent.
- 1885 El ferrocarril arriba a Puig-reig. Comencen les obres de construcció del tram ferroviari de cal Rosal a Guardiola, de 21,3 km, per part de l'empresa italiana Gavaretti, Vallido, Bovio & Cia.
- 1887 Arribada a l'estació d'Olvan i a la colònia Rosal.
- 1891 Connexió de l'estació Manresa-Nord amb la via ampla Barcelona-Saragossa, explotada per la companyia Caminos de Hierro del Norte de España.
- 1890 Es fusionen les empreses Ferrocarril y Minas de Berga i Ferrocarril Económico Manresa-Berga, que reprenen les obres.
- 1903 La companyia Ferrocarril Económico Manresa-Berga obté la concessió estatal per a l'explotació de la línia fèrria fins a Guardiola de Berguedà, per un període de 99 anys.
- 1904 21 de novembre. El tren arriba a Guardiola de Berguedà.
- 1910 Comencen les obres de construcció del tram Guardiola-Clot del Moro, de 12 km.
- 1914 S'inaugura el tram Guardiola-Clot del Moro.
- 1919 Es constitueix la Compañia General de Ferrocarriles Catalanes integrada per la fusió de diferents companyies, entre les quals hi havia la del Ferrocarril Económico Manresa-Berga.
- 1939 Voladura de nombrosos ponts de la línia.
- 1951 L'Explotació de Ferrocarrils de l'Estat (EFE) es va fer càrrec de la línia Manresa-Berga-Guardiola.
- 1963 Clausura del tram Clot del Moro-Guardiola de Berguedà.
- 1972 2 de maig. Clausura del tram Guardiola de Berguedà-cal Rosal/Olvan.
- 1973 30 de juny. Clausura del tram Olvan-Manresa.

(FONT: R. SERRA: EL TREN DE MANRESA A GUARDIOLA, QUADERNS RUTA MINERA/VED. ZENOVITA, 2005)



L'estació del Carrilet de Manresa a Berga connectava amb l'estació de tren de la línia Lleida-Barcelona (l'actual estació manresana de la RENFE), a partir d'un pont de ferro construït per la Maquinista Terrestre y Marítima i per permetia creuar el riu Cardener. Fotografia 1909. (ARXIU ARB)



L'estació de Puig-reig a començament del segle XX en una postal del fotògraf Lucien Roisin. (ARXIU ARB)

enllaçava l'estació del Nord de Manresa amb la colònia Rosal, i més concretament amb l'estació que es va construir davant mateix de la colònia, però al terme d'Olvan. L'últim tram, des de cal Rosal fins a Berga, plantejava serioses dificultats tècniques i econòmiques i, finalment, enmig d'una gran polèmica que va enfrontar polítics, industrials i l'opinió pública de Berga, el tren va quedar aturat a l'estació d'Olvan, a cal Rosal.

La inauguració del tram de Manresa a Santpedor ja es feu efectiva el 23 de setembre de 1883, i a principis de 1884 la construcció del següent tram ja es trobava força avançada, ja hi havia estesos uns 10km de via i les obres més importants ja estaven acabades. El 18 de setembre de 1884 es formalitzà l'acord entre el "Tran-via o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga" i el Sr. Marià Puig i Valls, en el qual, cedia les seves 1000 accions a canvi del pagament de 250.000 pessetes, així com, el que era més important, el dret de vet en els temes importants de la companyia. Amb la modificació dels estatuts es deixà les mans lliures al Sr. Rosal per a manejar la societat.

A finals de 1884 les obres ja estaven pràcticament acabades i el 30 de gener de 1885 es sol·licità al ministeri de foment l'autorització per a obrir a l'explotació el tram de Manresa a Puig-reig. El 20 d'agost s'obrí, de forma provisional només fins a Sallent, a causa dels detalls que faltaven per a acabar d'aconseguir l'aprovació i els diversos retards. La inauguració del tram fins a Puig-reig hagué d'esperar fins el 10 de setembre, celebrat únicament a la colònia Pons, propietat d'un dels principals accionistes, Josep Pons i Enrich. Les obres continuaren fins a Olvan, i el 28 de gener

de 1887 arribà a Olvan la primera locomotora. La inauguració oficial tingué lloc el 9 d'abril de 1887.

L'explotació de la via, del vapor al dièsel

Els 49 km que separaven la colònia industrial de Cal Rosal de la ciutat de Manresa deixaven finalment enrere un munt de problemes de tota mena ençà que va sorgir el primer projecte per unir la línia fèrria de via ample entre Barcelona i Saragossa amb la comarca del Berguedà. Els qui ho van celebrar especialment van ser els principals accionistes de l'empresa que van fer possible la gran obra. Els primers combois que varen fer el trajecte entre Manresa i Olvan van necessitar al voltant de 3 hores per arribar-hi. Els temps eren condicionats pel traçat i per la força de la tracció del vapor, la única manera en aquella època de fer moure les locomotores.

Durant els primers anys es realitzaven entre Manresa i Cal Rosal tres viatges per a passatgers al dia en cada sentit. A partir de 1904, un cop obert el tram fins a Guardiola el transit s'incrementà fins a 5 combois diaris el 1935, i el temps emprat per a fer tot el recorregut va disminuir. La presència del vapor va ser preeminent fins a mitjans dels anys 50, en que van començar a formar part del paisatge ferroviari les locomotores de tracció dièsel, que amb els anys es van fer molt populars.

El 1962 ja eren propietàries de la línia amb uns resultats d'explotació molt més que notables. El temps emprat i les incidències es van reduir considerablement. Les matèries més transportades durant els anys de servei de la línia van ser sobretot el carbó del Berguedà, la potassa de Sallent i

Balsareny, el ciment de Castellar de N'Hug i els productes tèxtils de les colònies industrials del Llobregat, que es dirigien sobretot cap al port de Barcelona. Amb tot el Carrilet també feia el servei de correu, transport de tot tipus d'aliments i persones, responent especialment a la seva definició de tramvia.

Causes de la desaparició

El primer moment complicat per als industrials catalans va ser arran de la crisi de 1929, en que tot l'esforç financer per a poder completar la xarxa i construir ramals industrials no es va veure compensat amb les projeccions que de l'explotació de la línia s'havien fet inicialment, la crisi va passar factura, i el 1930 la companyia es va veure obligada a fer suspensió de pagaments al no poder afrontar els interessos de la càrrega financera. També s'hi afegia el fet que amb la millora de la xarxa de carreteres i l'increment i perfeccionament dels vehicles pesants, al transport de mercaderies li havia sortit una seriosa competència.

Amb l'esclat de la guerra civil, el deteriorament de la línia durant els tres anys de conflicte i la destrucció de bona part de les instal·lacions i del material durant la retirada republicana van sentenciar la xarxa dels catalans com també va succeir amb el conjunt de l'economia catalana.

Un cop acabada la guerra es va anar obrint la circulació mica en mica, l'administració franquista va retornar la propietat a l'empresa Ferrocarrils Catalanes, tot i que en coincidir amb la fi de la concessió d'aquest tram, la propietat de la línia la va recuperar l'estat. Els catalans van continuar fent la seva explotació però aquest sistema sempre va resultar un pou de



Una colla de miners de Gironella i Casserres a punt d'agafar el tren a l'estació de Gironella en direcció a les mines de Figols. FOTOGRAFIA A. BARAUT. (ARXIU ARB)



Les mítiques màquines de vapor Berga van ser substituïdes per les dièsel en el tram Manresa-Olvan a mitjans anys cinquanta. El 25 de setembre de l'any 1955 arribà la primera locomotora dièsel a l'estació de Manresa i a partir de l'any 1956 i fins al 1965 es van incorporar noves màquines. (ARXIU ARB)

conflictes, sobretot perquè ningú es volia fer responsable de les pèrdues que any rere any s'incrementaven.

A la dècada dels 60 es va redactar un pla de sanejament amb una injecció considerable de capital per part del govern central que va permetre modernitzar i adequar la xarxa a les circumstàncies d'una època marcada sobretot per la forta immigració provinent d'arreu d'Espanya. Però no va ser suficient, als anys 70, la construcció de l'embassament de la Baells i la contínua pèrdua de competitivitat del tren van fer que la companyia TEFMB tanqués la línia a canvi de 50 milions de pessetes pagades per la companyia FECSA, constructora del nou embassament. Era el final del tram d'Olvan fins a Guardiola, i el de Manresa a Olvan perillava de la mateixa forma.

Els últims intents per a salvar la línia

L'any 1973 es tancà definitivament el tram entre Sallent i Olvan, per tal d'evitar-ne la seva clausura hi hagué alguna iniciativa popular en la seva defensa, entre totes elles destaca la de mossèn Àngel Pla i Tomàs de Gironella, que abans no es dugués a terme la supressió va mantenir alguna correspondència amb el governador civil del moment, el senyor Tomás Pelayo Ros. El seu interès no va ser tècnic ni econòmic, sinó sobretot social i segons ell mateix, pel gran amor a la terra a la qual servia.

El 2 de febrer de 1973 la premsa informava sobre un pla d'inversions per a millorar els ferrocarrils estatals de via estreta, però alhora es preveia el tancament de línies, sempre que no se'n seguissin grans perjudicis socials. El 4 de febrer d'aquell mateix any el consell d'administració de la societat "*Tranvía o ferrocarril económico de Manresa a*

Berga, S.A." notificava a través de la premsa que la junta general extraordinària d'accionistes del 4 de desembre de 1972 havia acordat amortitzar la totalitat de les obligacions hipotecàries de l'emissió de 1916 amb els seus interessos, que la societat havia deixat de pagar per la suspensió de pagaments del 26 d'octubre de 1932. Això significava que, després de tant de temps d'immobilisme i de suspensió de pagaments, quelcom important es planejava sobre aquest ferrocarril, calia treure entrebancs.

El 12 de març d'aquell mateix any "*El correo catalán*" publicava una crònica del seu corresponçal a Berga, Salvador Trasserra, sobre la preparació del "*II Consejo económico sindical del Bergadán*", en la qual es manifestava la satisfacció produïda per l'aprovació, a l'últim consell de ministres, del túnel del Cadí, i el propòsit de sol·licitar "*la prolongación del ferrocarril de ancho europeo que llega hasta Tarrasa desde la Ciudad Condal, yen cambio, la supresión del ferrocarril de vía estrecha desde Sallent a Olbán*".

El dia 3 d'abril apareix a la premsa una crònica de Josep Quitet, des de Berga, en la qual s'apuntava les causes de la desaparició del carrilet. Segons explica, la decisió de tancar la línia no sorprèn a ningú, ja que aquesta era esperada des de la pèrdua de la seva principal font de riquesa, que en feia rentable la seva marxa, és a dir, l'extracció de carbó de les mines de Fígols que a partir d'aleshores s'utilitzaria en la nova central tèrmica, anul·lant les 5000 tones que setmanalment arribaven a transportar-se en combois, i per tant el trànsit quedava reduït a un escàs servei per a passatgers, incapaç de sostenir el cost de la línia per poca concurrència.

Les obres del pantà de la Baells obligaven a la companyia a alçar els carrils per

a no ser coberts per les aigües, i davant la inutilitat de les obres s'optà per posar fi al tram entre Olvan i Guardiola, d'una longitud de 20km. Ja aleshores es donava per suposat la desaparició del servei a la resta de la comarca. A més farà referències als accidents als passos de nivell i al fet que es converteixi en un destorb en les localitats situades junt als carrils, impeding la circulació pels seus carrers.

El mateix dia 3 d'abril, el mossèn Àngel Pla i Tomàs escriu una carta al governador civil de la província, que esmentava sobretot aquests punts:

- La supressió del transport per ferrocarril no pot significar més que un retrocés per a aquest territori en les seves connexions amb Barcelona.
- Perquè la concessió per a la construcció del túnel del Cadí amb les esperances d'un augment de les activitats turístiques i industrials a la comarca precisen més que mai medis de transport públics, per a les comunicacions amb el litoral, que siguin ràpids, directes, econòmics i de gran capacitat.
- Per venir aquesta petició d'una entitat representativa de la comarca, finalitat de la qual és vetllar i promoure'n el desenvolupament de la mateixa. Per a evitar una resposta que defensi a la companyia d'autobusos, servei dels quals en aquells moments el portava l'empresa CGATSA parla de que aquests poden:
- Ser acceptables per a recorreguts curts dins de la mateixa comarca, però que resulten inevitablement inadequats per a comunicar-se amb Barcelona.
- L'evident falta de bones comunicacions amb Barcelona es un inconvenient per al desenvolupament de la comarca

(Institut de Sociologia Aplicada ISPA, Barcelona 1972).

- El preu del trajecte és de 1pta el km, a diferència dels preus de RENFE que són de 0,50ptes el km.
- Són un transport lent, necessiten una hora i mitja per a fer el recorregut de 50km entre Manresa i Berga, degut a la gran quantitat de parades i a les característiques de la carretera, a més de la densitat de trànsit que augmenta dia rere dia.
- És un transport de capacitat molt reduïda, tant en nombre de passatgers com respecte a l'equipatge.
- Denúncia que CGATSA es despreocupa d'ajustar l'horari dels seus serveis dins el que cap amb els horaris de les línies de ferrocarril, un inconvenient greu que causa llargues i incòmodes esperes als viatjants.



El tren travessant Gironella en una data imprecisa dels anys seixanta del s. XX). (ARXIU ARB)

La solució possible seria:

- Cessar la companyia concessionària actual en explotació de la línia del ferrocarril entre Manresa i Olvan i passar a dependre directament de l'organisme estatal corresponent.
- Eliminar totalment els antics vagons de fusta i canviar-los per vagons metàl·lics.
- Establir un nombre adequat de serveis de trens directes cap a Barcelona.
- Sol·licitar de l'estat la prolongació de la línia del ferrocarril fins a Berga, almenys en l'actualitat, al no poder continuar per la vall del Llobregat fins a Guardiola, degut al pantà de la Baells.
- Sol·licitar també a l'estat si es cregués oportú, la modificació del traçat de la línia en els trams del casc urbà d'algunes poblacions que així ho desitgin, tot i que cal advertir que:
- Les estacions de ferrocarril allunyades del casc urbà poden ser igualment una avantatge i un inconvenient, a vegades més el segon.
- Les actuals màquines dièsel i els vagons metàl·lics moderns, a diferència de les actuals màquines i vagons no tenen perquè desdir de l'aspecte d'aquelles poblacions, com alguns lamenten.
- El perill per a aquestes poblacions on el número de serveis diaris d'aquests trens (pot suposar) és realment insignificant en comparació al que suposa la riuada de milers de vehicles que diàriament, gairebé en caravana creuen aquestes poblacions.
- Exigir que CGATSA ajusti immediatament els seus horaris el millor possible amb els de RENFE i els FFCC.



Una locomotora dièsel arrossegant un comboi a l'entrada de l'estació de Puig-reig. La primera locomotora que dièsel que va circular per la línia Manresa-Berga corresponia a un model fabricat per l'empresa francesa Alstom, que havia fet un llarg viatge per carretera des de l'estació de Vitòria (País Basc) i tenia la numeració FC-1001. (ARXIU ARB)

La resposta del governador civil el dia 4 d'abril de 1973 és de:

"Reverendo padre"

"Acuso recibo de su documentada carta-informe en relación con el asunto del ferrocarril de via estrecha desde Sallent a Olbán". "Quedo impuesto de cuanto en la misma se contiene y tenga la seguridad de que, llegado el momento, este asunto será estudiado con la mayor atención y cariño".

El dia 18 d'abril de 1973 el governador civil envia de nou una carta al mossèn Angel Pla:

"Al recibo de su escrito de fecha 3 del mes actual, relacionado con el problema que puede representar la supresión del ferrocarril de via estrecha desde Sallent a Olbán, he abierto una informacion acerca de la jefatura de transportes terrestres, cuyo resultado le comunicaré en su dia".

El dia 2 de maig li arribà una fotocòpia de l'informe que "la jefatura regional de transportes terrestres" li havia tramès. Segons diu l'informe, el ferrocarril de via estreta de Manresa a Olvan, pertany a F.E.V.E., i l'explota mitjançant un contracte amb la

companyia general de FF.CC. Catalanes S.A., per tractar-se d'un tram intermedi entre la línia de Barcelona a Manresa i la d'Olvan Guardiola que es va explotar fins el 2 de maig de 1972 en que va ser tancada definitivament per expropiació forçosa a causa de la construcció del pantà de la Baells. La continuïtat de la explotació era imprescindible, degut a la importància que el transport del carbó i el ciment,

presentaria una inversió en material mòbil de l'ordre de 110.000.000 de pessetes, i es podria assegurar que el nombre de viatgers de cada tren no superaria els 25.

A més, la línia s'hauria de renovar en un 80%, el que representaria la inversió d'uns 125.000.000 de pessetes.

Totes aquestes fortes inversions, no tindrien cap contrapartida per insuficiència clara de viatgers, els resultats de

parar a la zona del port de Barcelona per a ser exportades. A més, la línia de transports entre Manresa i Berga de CGATSA és més que suficient per a atendre amb comoditat el servei de viatgers de la zona, i els viatges entre l'alt Llobregat i Barcelona es podran realitzar còmode i ràpidament si com s'espera la supressió del ferrocarril permet una millora de la carretera.

En un segon informe de la 5ª jefatura regional de transports es perden totes les esperances:

Nota ampliatiua sobre la supressió del F.C. Manresa-Olvan.

1) El ferrocarril Manresa-Olvan serviria exclusivament el servei de passatgers.

2) L'explotació requeriria l'acondicionament de la línia i la construcció d'una estació a Berga.

3) El reduït tràfic de viatgers, fonamentalment local, no pot justificar de forma alguna el l'acondicionament de la línia.

4) La comparació amb línies similars reafirma la insuficiència de tràfic ferroviari per a mantenir el servei.

5) La permanència del F.C. crearia sobre costos enormes a l'acondicionament de la carretera que ha d'accedir al túnel del Cadí.

6) El futur túnel del Cadí augmentarà considerablement la circulació per carretera però no afectaria de forma sensible el tràfic ferroviari.

7) La motorització espanyola, segon les previsions de la comissaria del "plan de desarrollo", es triplicarà els anys 70, el que desviarà el tràfic cap a la carretera amb vehicles privats. Els ferrocarrils d'escàs recorregut que no atenen transports massius de viatgers, no estaran servits de gran freqüència de trens, com ha passat en tots els països desenvolupats.

8) A la comarca, és generalitzada la opinió que el ferrocarril obstaculitza la possibilitat d'acondicionar degudament la carretera.

9) La supressió del ferrocarril millorarà de gran forma les condicions urbanístiques de molts pobles travessats pel mateix.

10) Els transports regulars per carretera directes des de la comarca a Barcelona hauran de plantejar-se en el moment que Manresa tingui un bon enllaç per carretera amb Barcelona.

11) Quan existeixin deficiències en el transport per carretera, aquestes s'hauran d'exposar raonadament davant de la 5ª jefatura regional de transports.

El governador civil, en la mateixa carta confirmava que la supressió ja estava virtualment aprovada per la superioritat.



Les infraestructures de la xarxa ferroviària es van desmantellar ràpidament: vies, travesses, baixadors i estacions. L'ensorrament de l'estació de Cal Rosal, una de les més grans, actives i simbòliques de la línia, es va viure en dolor no solament per què havia donat lloc al creixement de la colònia més gran de la comarca, sinó també per què escenificava la fi d'una etapa que mai més tornaria: la del tren del Berguedà. (FOTO LUIGI, ARXIU ARB).

procedent de Fígols, va representar fa uns anys, fins al punt que l'any 1962 es transportaren procedents d'Olvan-Guardiola, actualment tancat, fins a 184.456 tones de carbó i 4179 de ciment. La posada en marxa de la central tèrmica de Fígols va anul·lar els transports de carbó, i per això, abans del tancament del tram Olvan-Guardiola, els transports efectuats per la línia de Manresa-Olvan, tant de carbó com de ciment van ser nuls.

Sense el transport de mercaderies, i amb un numero de viatgers/km que l'any 1962 va ser de 12.215.000 i el 1972 ha descendit fins a 1.100.000, es comprendrà que la activitat del ferrocarril de Manresa a Olvan és nul·la, i és que el ferrocarril serveix a una zona amb escassa població i paral·lel a una carretera. Dits resultats per tant, no es poden atribuir a les deficiències del servei ferroviari, que actualment està limitat a un tren diari d'anada i tornada.

Organitzar un bon servei de trens, per exemple, cada hora en ambdós sentits, re-

l'explotació que el 1972 tenien un dèficit de 12,8 milions de pessetes sense tenir en compte amortitzacions s'incrementarien enormement.

La coincidència amb la carretera, amb nombrosos passos a nivell, faria que la supressió de la línia permetés millorar la carretera des de Balsareny fins a Olvan, donant-li les característiques que la construcció del túnel del Cadí exigeix, si a això hi sumem que les obres de la carretera que uneix Manresa i Barcelona ja es troben molt avançades, la supressió del servei ferroviari entre Balsareny i Olvan es un pas necessari per a dotar d'una via d'accés moderna i capaç a tot l'alt Llobregat, amb unió amb la Cerdanya.

El tram entre Balsareny i Manresa ha de mantenir-se en servei únicament com una branca industrial exclusiva per a atendre el creixent i important transport de potassa procedent de la zona de Balsareny i Sallent, que s'espera que el 1974 arribi a un total de 500.000 tones, la majoria de les quals van a



El 30 de juny de 1973 el tren va fer l'últim viatge entre l'estació d'Olvan, a Cal Rosal, i Manresa. Moltes persones li van retre homenatge acompanyant-lo al llarg de tot el camí, com es pot veure en aquesta fotografia quan el tren sortia del túnel de Viladomiu Nou i travessa el pont en direcció a Puig-reig. (ARXIU ARB).

El consell de ministres, el dia 1 de juny de 1973 acordava la clausura del tren per al servei públic, i només quedava obert el servei per al tràfic de mercaderies en el tram Manresa-Balsareny. El 30 de juny següent el carrilet efectuava el seu darrer trajecte oficial, amb vagons de passatgers i servei públic, amb la locomotora engalanada amb flors (a Mossèn Àngel Pla li suggerí la imatge d'un cotxe fúnebre camí del cementiri). La resta de trajectes des d'aleshores van respondre a la necessitat de la companyia de desmuntar la línia.

Sense perdre el temps, van ser aixecats els carrils i les travesses, sacrificant així el carrilet a les exigències d'una carretera, que ben aviat resultaria insuficient, cap al túnel del Cadí que encara trigaria 5 anys a veure iniciades les seves obres, i no seria inaugurat fins el 29 d'octubre de 1984, onze anys més tard de la clausura del carrilet.

El Berguedà va pagar un preu molt elevat per les grans obres d'infraestruc-

tura construïdes a la seva comarca, el pantà de la Baells i el túnel del Cadí, amb la supressió conseqüent del servei ferroviari, cal preguntar-se però, si això va ser un benefici real per a la comarca o si realment els únics beneficiats en van ser els habitants de la zona metropolitana de Barcelona.

Avui en dia sembla clar que la supressió d'aquest mitjà de transport va ser una de les decisions més errònies que van emprendre les últimes autoritats franquistes, i que no només va ser culpa dels alts càrrecs, sinó també dels mateixos alcaldes de les poblacions afectades i dels seus habitants. A dia d'avui continuem tenint un servei de transport públic per carretera molt deficient, un cost molt elevat per a travessar el túnel del Cadí (suprimit des de fa uns anys per als habitants de la comarca), i el més important, una promesa d'un nou ferrocarril de via ampla que mai ha acabat en res, veurem que ens espera en el futur.

Bibliografia

- SALMERÓN I BOSCH, Carles, "Els ferrocarrils Catalans", Ed. Terminus (Barcelona, 1985)
 PLA I TOMÀS, Àngel, "Adéu Carrilet!" Rl. Disseny (Gironella, 1999)
 ROGER, Gerard, "Els Catalans" Futurgràfic (Molins de Rei, 2008)
 SERRA, Rosa: "El tren de Manresa a Guardiola", Quaderns Ruta Minera/Ed. Zenobita 2005.
 SERRA, Rosa i CLOTET, Dolors, "Històries del riu" Regió 7 (Manresa, 2007)
 VILADES LLORENS, Ramon: "Centenari de l'arribada del tren a Puig-reig", a L'EROL núm. 13, Berga 1985.

Eudald Serra Giménez
 historiador