



El tren de Manresa a Guardiola



PRESENTACIÓ

Tothom sap què és un tren, gairebé tothom l'ha vist córrer, però com més va menys persones hi ha que saben que entre 1885 i 1973 un tren unia Manresa amb Guardiola de Berguedà, amb un itinerari gairebé paral·lel al riu Llobregat i a l'actual carretera C-16, en el tram del Bages nord i el Berguedà.

L'objectiu d'aquesta publicació és el de recordar i donar a conèixer, de manera didàctica i rigorosa alhora, la història del Carrilet de Manresa a Guardiola de Berguedà, mitjançant textos, fotografies i amb el que ja és una marca característica de la nostra col·lecció, els excel·lents dibuixos de Josep Picas i d'Antònia Prat. El nostre tren fou el primer ferrocarril de via estreta construït a Catalunya que, a més, tenia la particularitat de ser un tramvia, és a dir, un ferrocarril concebut per al transport de viatgers i de mercaderies –primer, bales de cotó, filats i teixits, i després, carbó, ciment, fusta i patates. No és exagerat dir que, gràcies al tren, la vall alta del riu Llobregat es va industrialitzar i va passar a formar part de la Catalunya urbana i moderna del segle XX.

Fou a l'indret de la Ribera, prop de l'aiguabarreig entre el Llobregat i el Bastareny, que es va construir l'estació final de la línia. Al peu de l'estació va créixer l'actual nucli urbà de Guardiola que, gràcies al tren, es va convertir en cap d'un nou municipi. De l'estreta relació entre el tren i Guardiola en trobareu informació en aquesta publicació i també en l'edifici de l'antiga estació de tren que des del 4 de desembre de 2003, dia de Santa Bàrbara patrona dels miners, mostra als visitants una exposició que recull la història del tren a Catalunya i la història del tren de Manresa a Guardiola.

L'edifici de l'Estació, que és també la seu de l'Oficina de Turisme de Guardiola de Berguedà, es va restaurar i condicionar per la iniciativa de l'Ajuntament de Guardiola i el Consorci Ruta Minera i gràcies a la col·laboració de l'Oficina de Promoció Turística i de l'Àrea de Cultura de la Diputació de Barcelona, i del Museu de Mataró i de l'Ajuntament de Mataró, que van cedir una part de l'exposició sobre la història del tren.

Malauradament, quan el dia 21 de juny de l'any 1972 el tren va fer l'últim viatge de l'estació de Guardiola fins a cal Rosal, molts no vam saber adonar-nos del que perdiem. Tampoc vam adonar-nos-en el 30 de juny de 1973, quan una locomotora Alsthom dièsel de 825 cavalls va arrossegar l'últim tren de passatgers des d'Olvan fins a Manresa. Ara sabem que la frase feta *perdre el tren* ha tingut, almenys per al Berguedà, tot el seu sentit. Si poguéssim tornar enrere, amb tot el que sabem i hem après des d'aleshores, no ens deixaríem perdre el tren.

Com els altres números editats en la mateixa col·lecció, *Les Mines de Saldes* i *Telefèrics de carbó, Vallcebre i Saldes*, aquest té l'objectiu de valorar les restes materials del patrimoni industrial i ferroviari, tan estretament lligat a la mineria del carbó i a la història industrial i humana dels pobles per on circulava el tren, especialment el de Guardiola de Berguedà, que entre 2004 i 2005 se celebra amb diversos actes el centenari de la seva arribada.

Ferran Civil i Arnabat
President del Consorci Ruta Minera

ELS FERROCARRILS A CATALUNYA

La construcció del ferrocarril és un dels trets més característics del procés d'industrialització que va néixer a Anglaterra a mitjan segle XVIII i que es va estendre per tot el continent europeu a la primera meitat del segle XIX. L'augment de la producció industrial, gràcies a l'ús de màquines mecàniques i de noves fonts d'energia, i l'increment del consum, van exigir un nou tipus de transport terrestre, ràpid, fiable, segur i eficaç: el tren.

L'any 1848 va inaugurar-se el ferrocarril Barcelona-Mataró, el primer de Catalunya i de la península Ibèrica. Construir-lo fou una iniciativa de Miquel Biada i Bunyol (1789-1848) un mataroní que s'havia instal·lat a Cuba, on va seguir amb atenció tot el procés de construcció del ferrocarril de l'Havana a Güines el 1837. Un cop va tornar a Catalunya, el 1840, va projectar la construcció del tren amb el seu soci, Josep M. Roca, que també es va convèncer de les possibilitats d'aquest nou mitjà de transport després de viatjar per Anglaterra.



La inauguració de la línia ferroviària Barcelona-Mataró no va deixar indiferent a ningú; la premsa de l'època va omplir moltes pàgines, pintors i dibuixants en deixaren constància gràfica i la literatura popular recorda l'efemèride amb enginy: "Jamás tal cosa se vió, el comer en Barcelona y el cenar en Mataró".

Tot i que el tren Barcelona-Mataró fou una iniciativa privada, l'ample de via s'ajustà a 1,67 metres sis peus castellans –tal com establia la llei espanyola de 1844–, ample que fou confirmat també per la Llei de Ferrocarrils de 1855. Es tractava d'un ample diferent a l'emprat a tots els països

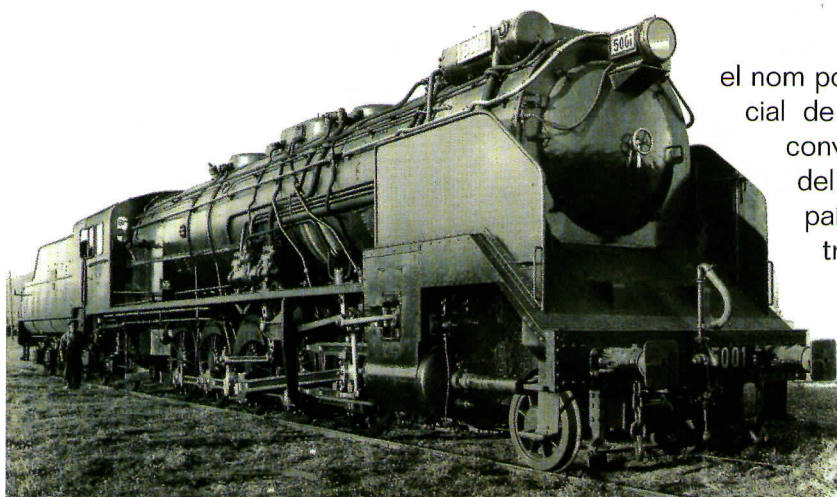


El ferrocarril fou escollit com a emblema de la marca de fàbrica de l'industrial tèxtil Antoni Rosal, establert a Mataró i que fou testimoni de les obres de construcció i inauguració del primer ferrocarril de la península Ibèrica, el de Barcelona-Mataró, que fou inaugurat el 1848.

europeus, que era de 1,435 metres, des que George Stephenson (1781-1848) inaugurà l'any 1825 el recorregut ferroviari que unia les ciutats angleses de Manchester i Liverpool amb la seva locomotora Rocket.

L'elecció d'aquest ample de via diferent al de la resta dels països europeus, que el govern espanyol de l'època va justificar per raons tècniques de seguretat i d'estratègia militar –es tractava de protegir Espanya d'una hipotètica invasió estrangera–, aviat es va convertir en un problema per al desenvolupament, modernització i connexió dels ferrocarrils de tota la península.

La primera etapa de la història del ferrocarril a Catalunya comença, doncs, el 1848, s'allarga fins al 1865 i es caracteritza perquè bona part dels ferrocarrils es construeixen amb capital privat. És el cas de les línies Barcelona-Granollers, que amb el temps va arribar a Portbou; Barcelona-Martorell, que anys després s'allargà fins a Tarragona i València, i Barcelona-Saragossa passant per Sabadell, Terrassa, Manresa (1859) i Lleida.



Les màquines Confederación de RENFE que tenien una estructura d'eixos de 2-4-2 es van considerar les locomotores de vapor més impressionants, per la velocitat (120 km/h) i pel diàmetre de les rodes motrius.

La segona etapa, de 1866 a 1898, comença amb dificultats, atesa la crisi econòmica. Es fusionen les línies de Tarragona a Barcelona i de Barcelona a França, finalitzen les obres de Girona a Portbou, de Barcelona a Sant Vicenç passant per Vilanova i la Geltrú, i de Sant Vicenç a Valls i Reus. També es perllonga la línia d'Amposta a València, passant per Tortosa. Es construeix la línia Reus-Falset-Móra d'Ebre, fins a Saragossa, que obliga a construir el gran túnel d'Armentera, una extraordinària obra d'enginyeria projectada per Eduard Maristany, etc.

Resum total del quilometratge de la xarxa catalana construït entre 1848 i 1899

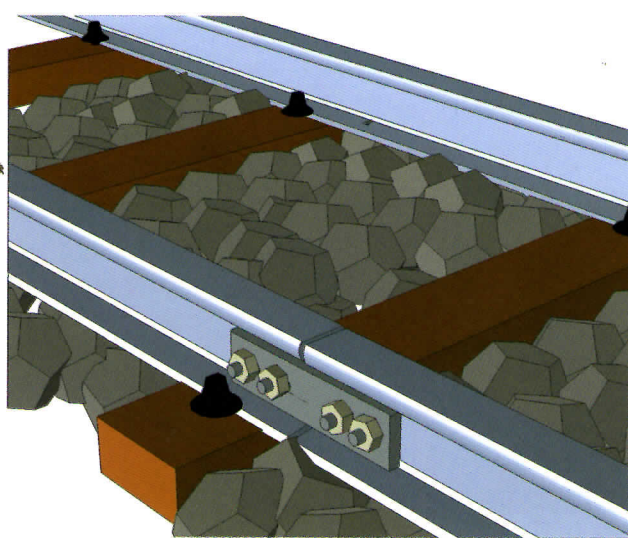
1848-1865	772,5 km	42,90 km/any
1866-1874	66,2 km	7,35 km/any
1875-1898	440,3 km	18,34 km/any

A més de les línies ferroviàries de via ampla es construïren a Catalunya línies secundàries de via estreta, destinades a omplir els buits que presentava la xarxa ferroviària principal i a solucionar els greus problemes de comunicació. Coneguts amb

el nom popular de carrilets, i amb el nom oficial de *ferrocarriles económicos*, es van convertir en una peça clau, no solament del sistema viari i de comunicacions del país, sinó també del procés d'industrialització, urbanització i modernització de Catalunya.

Els carrilets tenien l'origen en una estació de la xarxa ferroviària bàsica (Girona, Manresa, Martorell, Reus) i van ser concebuts per al transport de mercaderies (carbó, suro, cotó i teixits), de passatgers i de correu. La llista de carrilets, completada amb la construcció de cremalleres, és

llarga. Fins als anys trenta del segle XX van constituir la xarxa bàsica de transport i a partir d'aleshores començaren a rebre progressivament els efectes de la competència del transport per carretera, als quals va afegir-se el problema de la manca de manteniment i de modernització. Aquesta situació va provocar l'ofegament econòmic de moltes companyies, que acabaren per cedir l'explotació a l'Estat.



La via, el camí de ferro per on circula el tren, està format per dos carrils paral·lels d'acer fixats a les travesses. Tot el conjunt reparteix el seu pes sobre una capa de pedres triturades anomenada balast, que al mateix temps evita l'entollament en cas de pluja.



Tren de la moderna sèrie 113 entrant a l'estació de Manresa-Alta, en direcció a la ciutat comtal (2004). Malgrat les inversions generals en les línies ferroviàries de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, el trajecte que arriba a la capital del Bages resulta encara força deficitari, tant en la periodització dels combois (un cada hora) com en la duració del trajecte, una hora i vint-i-quatre minuts fins a Barcelona.

El tren fou un motor econòmic i de progrés, que a més de canviar el concepte del comerç i de les comunicacions, i d'impulsar el procés d'industrialització i d'urbanització, va fer néixer una potent indústria ferroviària, una de les més importants del sector de la indústria pesant, com per exemple la gran empresa barcelonina La Maquinista Terrestre y Marítima, que es va convertir en la primera empresa constructora de locomotores de l'Estat espanyol.

Entre el final del segle XIX i el començament del segle XX moltes de les companyies es van fusionar i es va produir un procés d'absorció progressiu protagonitzat per les grans companyies amb capital estatal. Aquest procés va culminar l'any 1941 amb la creació de RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles).

L'any 1965 es va crear la societat estatal Ferrocarriles de Via Estrecha (FEVE) per explotar els ferrocarrils amb un ample de via inferior a 1,67 metres. Es tractava d'una xarxa amb concessions caducades i línies mig abandonades. Aquesta situació i la manca d'inversions i la inadequada gestió per part de FEVE van precipitar el tancament de la majoria dels carrilets, entre els quals hi havia el de Manresa-Guardiola. A Catalunya únicament s'han conservat tres xarxes de ferrocarrils de via estreta: els Ferrocarrils Catalans, els Ferrocarrils de Catalunya i el Cremallera de Núria, que des de 1979 formen part de l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, a la qual també s'han adscrit les línies recuperades i modernitzades del Cremallera de Montserrat i el ferrocarril turístic del Clot del Moro.

EL TREN, UN MITJÀ DE TRANSPORT PER TRANSFORMAR LES COMARQUES DEL BAGES I EL BERGUEDÀ

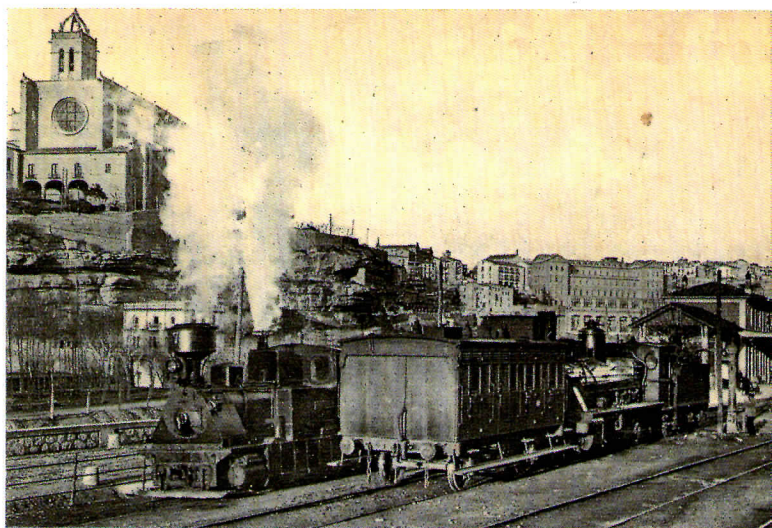
El tren de Manresa a Guardiola de Berguedà fou l'únic projecte de ferrocarril secundari fet realitat, dels molts que es van redactar, dibuixar i plantejar des de mitjan segle XIX i fins als primers anys del segle XX, en les comarques del Bages i el Berguedà. Es pot dir que l'eufòria ferroviària que es va viure en aquestes comarques va néixer l'any 1859, amb l'arribada del tren a Manresa.

A partir d'aquell moment, es va iniciar una febre de projectes de línies de ferrocarrils que havien d'enllaçar la capital del Bages amb els quatre punts cardinals de la geografia catalana.

Com els projectes que tenien com a punt de partida Manresa, els que s'imaginaven des de Guardiola, potser per altres motius, no tenien res a veure amb el que avui entenem com a projecte. Es tractava de somnis verbalitzats o escrits en un diari, que no tenien cap memòria tècnica, ni projecte executiu, ni pla de finançament ni d'explotació.

Aquest és el cas, per exemple, de la petició que el 1904 va fer l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre de construir la línia fèrria des de Guardiola fins a Puigcerdà, passant per Campdevàrol o Ribes de Freser. També ho va ser la de l'industrial berguedà Pere Pujol i Thomas, propietari de la colònia industrial del Collet, que el 1893 va demanar, en diferents escrits publicats a la premsa berguedana, que el projecte del tren –que aleshores encara no havia arribat ni tan sols a Guardiola– continués fins a Das, a la Cerdanya, foradant la muntanya de Grèixer.

Un vell somni, el de les comunicacions amb la Cerdanya, que no es féu realitat fins al 1984, any en què s'inaugurà el túnel del Cadí. Un somni explicitat verbalment per gent del país quan el rei



La línia del F.C. Manresa-Guardiola tenia el punt de partida a l'estació de Manresa-Nord; aquí enllaçava amb el ferrocarril de Barcelona-Saragossa explotat per l'empresa Caminos de Hierro del Norte de España. Aquesta línia era, i encara ho és, de via ampla. Amb tot, la primera estació de la companyia era la de Manresa-Riu, situada a l'altre costat del Cardener, formada per un important conjunt d'edificis i infraestructures viàries.



L'estació de Guardiola era l'estació final de la línia; es va començar a construir el 1903 i s'inaugurà el 1904 quan hi arribà el primer tren. L'any 1914 s'amplià amb la construcció de l'estació i les infraestructures del petit tren del Clot del Moro.

Alfons XIII va visitar, el 1908, l'Alt Llobregat; el mateix somni que va fer saber de viva veu Ramon Boixader, alcalde de Sant Julià de Cerdanyola, al Capità General de Catalunya, durant una visita oficial a l'Alt Berguedà el 1909.

Resoldre el problema de les comunicacions fou, i és encara al començament del segle XXI, la gran reivindicació d'una bona part dels sectors econòmics de la comarca del Berguedà. Es confiava plenament que el tren, i també la carretera, havien de solucionar tots els problemes i portar, riu Llobregat amunt, feina, progrés i benestar. No obstant això, tot i que la Junta de Carreteres de Catalunya havia projectat construir, el 1848, tres grans carreteres que havien de passar per la comarca berguedana, la construcció va endarrerir-se fins a l'inici del segle XX.

La carretera de Manresa, resseguint el Llobregat, no arribà a Berga fins al 1864, disset anys després d'iniciar-se'n la construcció, i amb l'obra encara no acabada del tot, fins al 1882 no començaren els treballs de la carretera de Berga a Montesquiu, passant per Vilada i Borredà, que no finalitzaren fins als anys trenta del segle XX.

La construcció de la carretera de Solsona a Ribes de Freser també s'eternitzà, perquè el tram de Berga fins al límit amb la província de Lleida, en direcció a Solsona, no s'assolí fins al 1916. En direcció a Ribes els treballs s'alentiren encara més: el 1913 arribava tot just al Pont de Raventí, al nucli que avui coneixem amb el nom de Cercs. Al cap de tres anys, la carretera s'allargà fins al pont d'Alfar, en el límit del terme municipal de Cercs, a més de cinc quilòmetres de Guardiola. Així doncs, el tren va arribar a l'Alt Berguedà el 1904, molt abans que la carretera. Tal com havia succeït a molts altres llocs, aquest fet va provocar una transformació extraordinària del territori.

Sens dubte, el primer impacte fou econòmic, atès que el tren es va convertir en el mitjà de transport de mercaderies, principalment matèries primeres –cotó, carbó i fusta–, i productes manufacturats –filats i teixits de cotó i ciment. També transportava productes alimentaris de caducitat curta, la

Les dates més significatives del

- 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'Olván 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.

qual cosa va fer ampliar notablement la dieta de la gent de la comarca. El tren també pujava carregat de mobles, roba, eines i màquines, a més dels primers electrodomèstics i, és clar, el correu i la premsa diària.

Fou un tren per a tothom, i encara que els vagons de primera i de segona classe podien marcar una certa categoria, s'hi barrejaven miners, excursionistes, estiuejants, boletaires i emigrants. Com a tot arreu on es desplegà la xarxa ferroviària, es feia servir per anar a treballar, al mercat i a la fira,

Carrilet de Manresa a Guardiola

- 1904** 21 de novembre. El tren arriba a Guardiola de Berguedà.
- 1910** Comencen les obres de construcció del tram ferroviari 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.

a la festa major i al cinema, a la font o a banyar-se al riu, al metge o al notari, i sobretot, per baixar a Barcelona.

L'explotació d'aquests recursos de l'Alt Berguedà va relacionar-se amb el procés d'urbanització i el creixement dels nuclis urbans tradicionals, com Bagà, la Pobla de Lillet, o Pont de Raventí (anomenat ben aviat Cercs). També s'ha de relacionar amb la construcció de nuclis nous, com les colònies de Sant Corneli, Sant Josep, la Consolació i Carme (Cercs); la colò-



De l'estació d'Olvan fins a Guardiola el tren feia parada en diferents estacions com la de la Baells, la de Cercs, i la de Figols-Les Mines, i també en carregadors de fusta, carbó o ciment com el de Carbons, el de Figols, el del Far, el de Ciments Collet, el del Collet, tots de propietat privada. En aquesta fotografia dels anys cinquanta es pot veure el tren al seu pas per Sant Salvador de la Vedella

nia del Collet (Guardiola de Berguedà), la de la Vall de Peguera (Figols) o el conjunt industrial i residencial del Clot del Moro (Castellar de n'Hug). Fins i tot l'aparició de pobles nous es deu a l'impacte del tren, com és el cas de Sant Salvador de la Vedella (Cercs) i Guardiola de Berguedà.

L'any 1904, tot el Llobregat, des del naixement fins al delta, s'havia convertit en un riu industrial, un estret corredor industrial i de comunicacions. Allò que els historiadors han anomenat el nervi de Catalunya.

EL CARRILET DE MANRESA A BERGA

L'any 1880 una Reial Ordre va aprovar un nou projecte de tren, el tramvia Manresa-Berga, projectat per Marià Puig i Vall. Es tractava d'un ferrocarril amb un ample de via de cent centímetres. La viabilitat del projecte era inqüestionable, segons el periòdic *El Semanario de Manresa* del dia 29 de març de 1881, atesa la gran riquesa de la vall del Llobregat: "carbons, ferro, ciment, fusta; 160 establiments industrials entre fàbriques (tèxtils) i molins fariners, amb una força hidràulica de més de 140.000 cavalls...". Es calculava un trànsit de 100 viatgers i 85 tones de mercaderies diàries; uns preus de 9 cèntims de pesseta per viatge i quilòmetre en segona classe, 6 cèntims en tercera classe i 13 cèntims de pesseta per tona i quilòmetre de transport per a les mercaderies. El cost de la construcció s'elevava a 550.000 duros.

El 1881 l'Estat va atorgar l'explotació de la línia fèrria, per un període de seixanta anys, a la societat Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga (TFEMB). Just al cap d'un mes es van reunir els accionistes que van escollir els membres del Consell d'Administració: 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 una iniciativa 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 pri-



L'empresa ferroviària, fundada el 1881, era una societat anònima que va emetre accions que avui constitueixen una valuosa font d'informació; s'hi reproduïen els ponts més importants de la línia: el pont de ferro sobre el Cardener, entre les estacions de Manresa-Alta i Manresa-Riu; el pont dels Traginers, sobre la riera del Muijal, a Balsareny; el pont de l'Alba, a Puig-reig, i el Pont de Clara, a Viladomiu Nou.

mer 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.

Entre els propietaris de colònies tèxtils i accionistes de la companyia ferroviària hi havia 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.

La línia ferroviària que es va dibuixar, en una gran part del traçat paral·lela al riu Llobregat, 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'Olván. 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'Olván, a cal Rosal.

L'obra fou dividida en quatre grans trams o seccions:

- 1a. Manresa- La Sala de Sant Ponç**, de 13 quilòmetres, amb un pont sobre el barranc del Riu d'Or.
- 2a. La Sala de Sant Ponç-Casa de cal Cansalada** (Balsareny), de 13,5 quilòmetres, amb un pont de quatre arcs, sobre la riera de Traginers.
- 3a. Cal Cansalada-Viladomiu Vell**, de 15 quilòmetres, amb obres força importants com els viaductes de La Granja, Coll d'Alba i Guixaró (Puig-reig) i el de Clarà (Casserres-Gironella), que donava entrada al túnel més llarg de la línia, el de Clarà, amb 145 metres.
- 4a. Viladomiu Vell-Olván-Berga**, de 7,5 quilòmetres, traçat que havia de discórrer pràcticament sobre el ferm de la carretera i que travessava el Llobregat a l'alçada de Gironella, pel pont ja construït per l'Estat.

L'any 1884 l'estesa de la via arribava fins a Sallent i el 1885 es va poder fer el primer viatge fins a Puig-reig. Dos anys més tard, el 1887, el tren arribava a l'estació d'Olván, a les portes de la colònia Rosal.



L'estació de Puig-reig es va construir davant la colònia Pons, un xic allunyada del nucli urbà, perquè aquests industrials tèxtils eren uns dels principals accionistes de la companyia. Al costat de l'estació va créixer un carrer allargassat que es va batejar amb el nom de carrer del Comerç, tot i que sempre se l'anomenava carrer de l'Estació. Al nucli de Puig-reig es va construir un baixador, i com que s'hi va col·locar el rètol d'"Apeadero Puig-reig", durant molts anys l'indret s'ha conegut amb el nom de l'apeaderu.

Malgrat els problemes i els endarreriments, el ferrocarril fou inaugurat oficialment el dia 30 d'agost de 1885. El primer viatge de Sallent a Puig-reig es va fer el 10 de setembre. No va arribar a l'estació d'Olván fins al 9 d'abril de 1887.

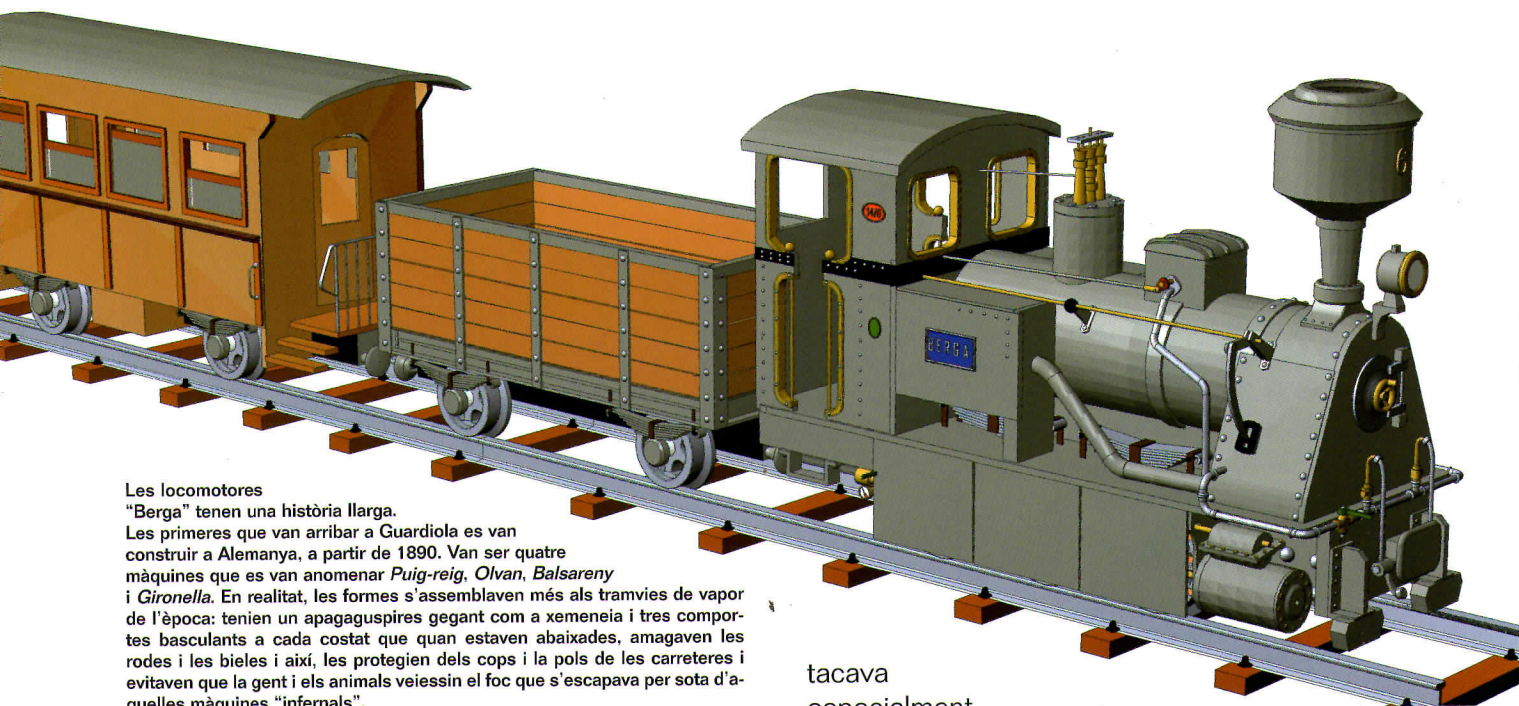
LOCOMOTORES I ESTACIONS DEL TRAM MANRESA - CAL ROSAL

Locomotores

El Carrilet de Manresa a Berga fou el primer ferrocarril de via estreta construït a Catalunya que tenia la particularitat de ser un tramvia, és a dir, un ferrocarril concebut per al transport de viatgers i de mercaderies, per la qual cosa el traçat es va dissenyar tenint molt present aquesta funció.

Tot i que les quatre primeres locomotores que va comprar la companyia l'any 1883 eren alemanyes, de la firma Lokomotivfabrik Krauss & Co. de Munic, foren batejades amb els noms de *Manresa*, *Berga*, *Sallent* i *Sampedor*. L'any 1888 la companyia encarregà a la mateixa empresa un prototipus nou, les Berga.

Les primeres locomotores "Berga" foren fabricades per la mateixa empresa alemanya entre 1887 i 1890. En ampliar-se la línia ferroviària amb el tram Olván-Guardiola, l'empresa ferroviària va encarregar més locomotores a la societat barcelonina Navegación e Industria, que es van fabricar als tallers de Nuevo Vulcano amb llicència de l'empresa alemanya. Entre 1902 i 1911 es van posar en



Les locomotores

"Berga" tenen una història llarga.

Les primeres que van arribar a Guardiola es van construir a Alemanya, a partir de 1890. Van ser quatre màquines que es van anomenar *Puig-reig*, *Olvan*, *Balsareny* i *Gironella*. En realitat, les formes s'assemblaven més als tramvies de vapor de l'època: tenien un apagaguspies gegant com a xemeneia i tres comportes basculants a cada costat que quan estaven abaixades, amagaven les rodes i les bieles i així, les protegien dels cops i la pols de les carreteres i evitaven que la gent i els animals veiessin el foc que s'escapava per sota d'aquelles màquines "infernals".

circulació onze noves locomotores construïdes per La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona.

L'any 1947 la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC) va comprar dues locomotores tipus Mallet a la companyia suïssa del ferrocarril Yvernon-Sainte Croix, que foren utilitzades bàsicament per arrossegar els combois de potassa des de Manresa al port de Barcelona. Es tractava de dues locomotores de vapor que pesaven més de 498.000 quilos en servei, i que tenien força avaries. Tot i així, l'any 1950 la companyia ferroviària Manresa-Olvan les va comprar i va destinar-les al servei de viatgers i de correu en el tram Manresa-Olvan.

Tot i que l'any 1902 la companyia ferroviària Tranvía o Ferrocarril Económico Manresa a Berga va intentar introduir la tracció elèctrica, les dificultats financeres no ho van fer possible, per la qual cosa les màquines de vapor van continuar circulant fins als anys cinquanta, quan la línia ja havia passat a l'Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE), i aleshores foren substituïdes per les noves locomotores dièsel. Només restà en funcionament fins a l'any 1969 la locomotora "Berga" número 34, llogada a Carbones de Berga, S. A.

Estacions:

- Estació Manresa- Nord (km 0)
- L'estació de Manresa-Riu (km 0,709)

Pel fet de ser l'estació principal de la línia i estació de transbord de mercaderies, tenia unes instal·lacions completes, de les quals des-

tacava

especialment

l'edifici de viatgers, un

dels més grans de les estacions dels ferrocarrils secundaris de Catalunya, de planta baixa, tres pisos i golfes.

La companyia del Ferrocarril Económico Manresa-Berga va establir un conveni amb la companyia Caminos de Hierro del Nordeste de España (NEE) per tal d'enllaçar l'estació de Manresa-Nord amb la línia Barcelona-Manresa-Lleida-Saragossa. Aquest enllaç va materialitzar-se el 21 de gener de 1880, quan s'inaugurà un magnífic pont de ferro de vint metres de llarg sobre el Cardener que permetia als combois del Carrilet creuar el riu i arribar a l'estació.

Aquest primer pont de ferro se l'endugué la riuada del 12 d'octubre de 1907 i va ser substituït per un de nou que La Maquinista Terrestre y Marítima instal·là al cap de cinc dies de la catàstrofe. El pont acabà definitivament la seva existència els últims dies de la Guerra Civil, quan les forces republicanes van volar-lo. Mai més no fou reconstruït.

- Estació de Manresa-Baixador (km 2,209)
- Baixador de Manresa (km 2,500)
- Estació de Manresa-Alta (km 3,054)
- Baixador de Sant Iscle (km 6,471)
- Estació de Santpedor (km 9,064)
- Baixador de Sant Ponç (km 13,759)
- Baixador de Cabrianes (km 15,701)
- Estació de Sallent (km 18,056)

Fou, fins a la Guerra Civil, una de les estacions més importants de la línia, amb 22 vies i 12 edificis, dels quals destacaven una bàscula per a vagons de vint mil quilos i una plataforma giratòria.



L'estació d'Olvan era una de les més importants de la línia perquè durant molts anys va ser-ne l'estació final i després el punt d'enllaç amb el tram de Guardiola; també hem de considerar que era l'estació de Berga.



Pont sobre el riu Cardener a Manresa que permetia l'arribada dels trens de via estreta que baixaven del Berguedà a l'estació del ferrocarril de via ampla del trajecte Barcelona- Lleida-Saragossa, cosa que facilitava la sortida als productes tèxtils i als minerals de la vall alta del Llobregat. El 1939, a l'acabament de la Guerra Civil, es va fer volar el pont i això va representar la clausura definitiva d'aquell trànsit.

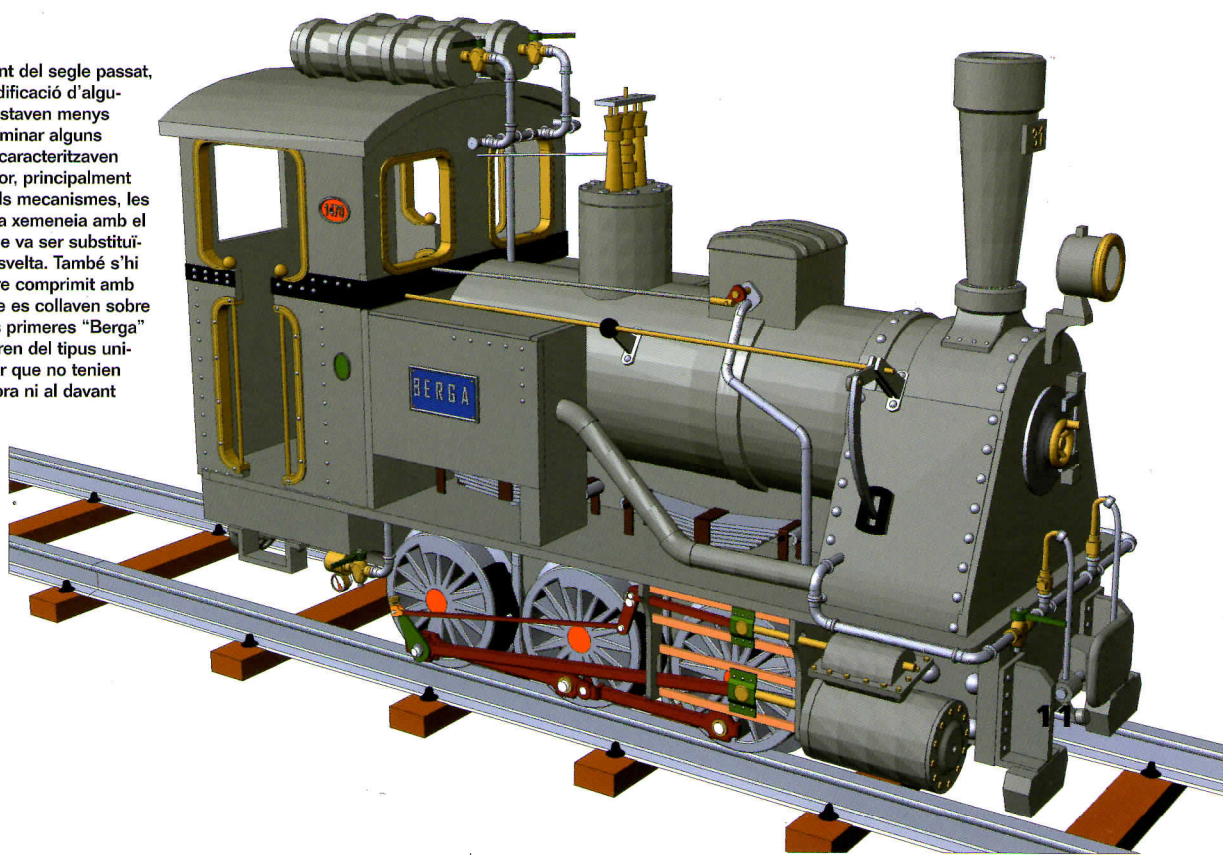
- Baixador Sallent-Plaça (km 18,681)
- Apartador de Vilaforns (km 21,646)
- Estació de Balsareny (km 23,429)
- Baixador de la Rabeia (km 25,632)
- Estació de Navàs (km 28,798)
- Baixador de l'Ametlla de Merola (km 30,050)
- Apartador de la colònia Vidal (km 33,500)
- Estació de Puig-reig (km 37,055)

L'edifici de viatgers, juntament amb el Guardiola de Berguedà i el de cal Vidal, són els únics que es conserven de tota la línia.

- Baixador de Puig-reig (km 38,663)
- Baixador de cal Prat (km 39,523)
- Baixador de Viladomiu (km 42,028)
- Estació de Gironella (km 45,170)
- Estació d'Olvan (km 49,478)

Era una de les estacions més importants de la línia perquè durant anys va fer les funcions d'estació final, d'estació de Berga, i amb la posada en marxa del tram ferroviari cal Rosal-Guardiola, d'estació d'enllaç.

Al principi dels anys vint del segle passat, es va procedir a la modificació d'algunes "Berga" (les que estaven menys atrotinades). Es van eliminar alguns dels elements que les caracteritzaven com a tramvies de vapor, principalment la protecció inferior dels mecanismes, les barres apartapedres i la xemeneia amb el gran apagaguspies que va ser substituïda per una altra més esvelta. També s'hi va instal·lar un fre d'aire comprimit amb dos o tres cilindres que es collaven sobre la marquesina. Tant les primeres "Berga" com les modificades eren del tipus universal 0-3-0, que vol dir que no tenien cap roda petita portadora ni al davant ni al darrere de les tres rodes motrius grans.



EL TRAM DE CAL ROSAL FINS A GUARDIOLA DE BERGA

L'any 1881 es va fundar la societat Ferrocarril y Minas de Berga, a la qual l'any 1882 el Ministeri de Foment transferí la concessió de la construcció i explotació de la línia ferroviària Manresa-Guardiola. Aleshores ja era evident que per fer rendibles els lignits de l'Alt Berguedà calia construir un ferrocarril, les obres del qual començaren el 10 d'octubre de 1882, en el tram Cercs-Guardiola, en el lloc conegut amb el nom de la Cassasa i sota la direcció de l'enginyer Pere Pellas i Forcas. La societat va subcontractar la construcció d'aquest tram a l'empresa italiana Gavaretti, Vallido, Bovio and Cia., que també explotava els carbons de la mina Sant Romà, a Sant Corneli (Cercs).

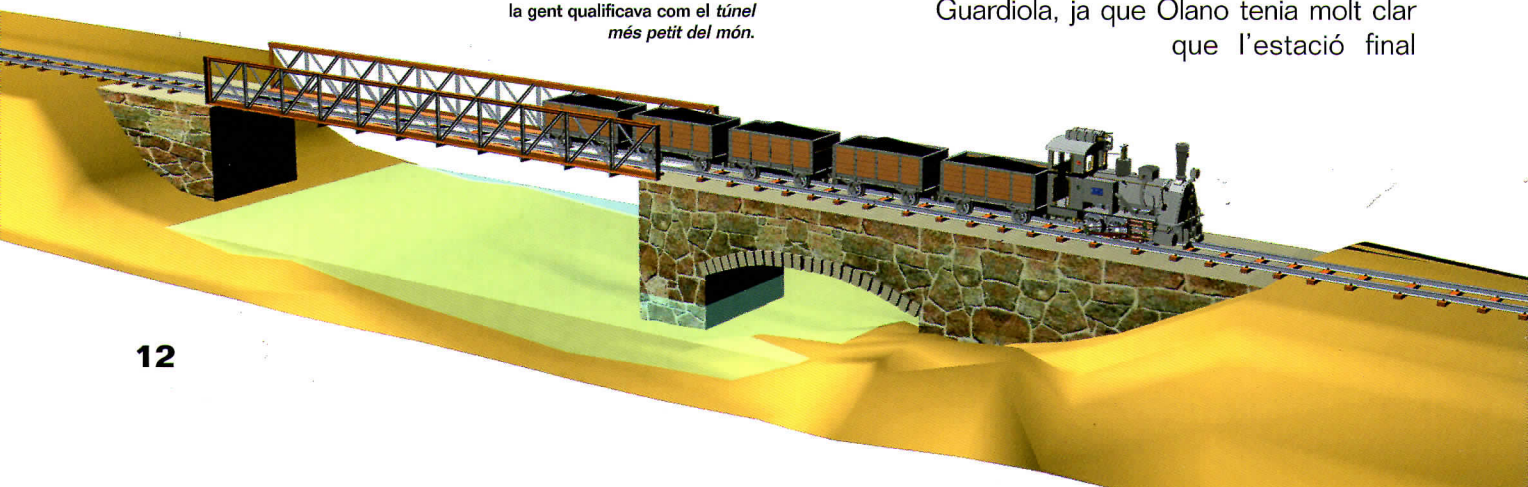
Les obres eren complexes, atesa l'orografia del terreny, ple de desnivells, i la considerable quantitat de túnels i ponts que s'havien de construir. A aquesta situació s'hi va afegir l'enorme pressió que sobre les obres s'efectuava des de Berga pel fet que la companyia del Carrilet de Manresa-Berga no es decidia a construir l'últim tram, el que enllaçava l'estació de cal Rosal amb la capital de la comarca. Sens dubte, la pressió també procedia del mateix Rosal, que l'any 1886 aconseguí aturar les obres de l'explanació que s'efectuava prop de la seva fàbrica.

Aquest dibuix del pont de la Baells, de més de 50 m de llarg, mostra clarament les dues parts de què constava: una de ferro de 20,80 m de llum, i un tram fet d'obra i maó amb un arc rebaixat. El pont es va construir a pocs metres del túnel de la Peirota, un forat excavat a la roca que la gent qualificava com el *túnel més petit del món*.

Tot i que en l'època es va identificar aquest fet com una prova manifesta de l'oposició d'Antoni Rosal, aleshores alcalde de Berga, a la construcció del tram ferroviari fins a Guardiola, la recerca documental ha demostrat que en aquest cas es tractava d'un litigi a l'entorn de la propietat d'unes terres, i d'establir clarament els límits entre les propietats de la companyia ferroviària, dels Rosal i de la masia de Minoves, i no pas una acció en contra de la construcció del tram ferroviari fins a Guardiola.

Tot aquest conjunt de problemes, i altres propis de la companyia italiana, provocaren la fallida i la paralització de l'obra. Tot i que Ferrocarril y Minas de Berga va demandar els italians, les obres no es van reprendre fins al 1890 quan s'uniren les companyies Ferrocarril y Minas de Berga i Ferrocarril Económico Manresa-Berga, amb l'acord previ dels seus homes forts, Lluís G. Pons i Enrich, el propietari de la colònia Pons de Puig-reig, i José E. de Olano y Loizaga, que el 1893, en nom del grup financer DGE de Olano, es va fer càrrec de les mines.

Tot i així, Olano va haver d'assumir el pagament de mig milió de pessetes a Gavaretti, Vallino, Bovio & Cia. i de la totalitat de les despeses que comportaren la finalització de l'obra. A Olano li va caldre invertir no només diners sinó també paciència, perquè també va haver de negociar amb la família Pujol Thomas, propietaris de la colònia del Collet d'Eina, i amb els moliners del molí fariner de Guardiola, ja que Olano tenia molt clar que l'estació final



El pont sobre la riera de Clarà, a Viladomiu Nou (Gironella) era un dels més llargs i alts de la línia ferroviària; amb 81 m de llarg i prop de 16 m d'altura, es conserva encara en força bon estat. El dibuix mostra el seu interessant disseny: quatre arcs centrals d'una amplada considerable, 10 m de llum, i dos arcs laterals de 5 m.



de la línia ferroviària havia de ser a l'esplanada situada prop de l'aiguabarreig entre el riu Llobregat i Bastareny, i no pas al Collet, on inicialment s'havia planificat el final de la línia.

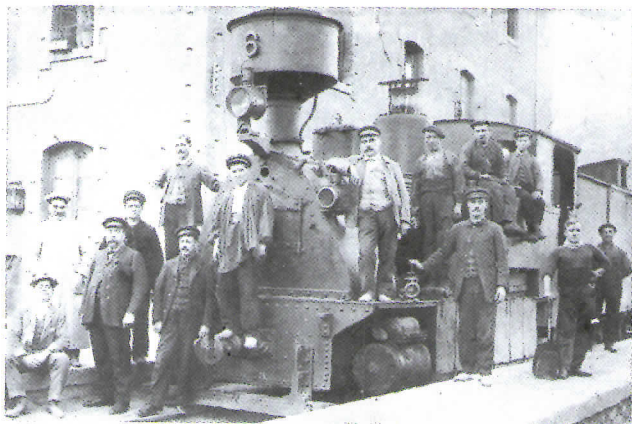
L'any 1903 el tren arribà al peu de les mines de J. E. de Olano, a l'estació de Fígols-Las Minas. Aquesta estació donà nom al lloc i era una de les més grans i complexes de tota la línia, atès que connectava amb tot el sistema de plans inclinats que baixaven des de Sant Corneli, Sant Josep i la Consolació. Des d'aleshores, tot i que l'indret i les explotacions mineres més importants estaven situades dins el terme municipal de Cercs, el conjunt miner es va conèixer amb el nom de Fígols. Finalment, l'any 1904 el tren arribava a l'estació de Guardiola, just al límit de les concessions mineres d'Olano, enginyer industrial i empresari, que a més de construir el tren de cal Rosal a Guardiola va transformar la conca minera de l'Alt Berguedà en la més important de Catalunya.

LOCOMOTORES I ESTACIONS DEL TRAM CAL ROSAL-GUARDIOLA

Locomotores

Les locomotores de la sèrie 5 a la 22 del model Berga van fer tots els serveis entre Manresa i Guardiola, i quan al començament de la dècada de 1920 van integrar-se al parc mòbil de la Companyia General dels Ferrocarrils Catalans se'ls va assignar la sèrie 21 a la 42, i van sumar vint números a la numeració original. També se'n van modificar algunes característiques amb l'objectiu de modernitzar-les.

Fou aleshores quan per la línia Manresa-Guardiola van circular també locomotores de vapor singulars, per tal de solucionar la incompatibilitat dels sistemes d'enganxall i el fet que a l'estació de Manresa hi arribaven els combois de mercaderies, amb potassa de Súria i Sallent i amb carbó i ciment de l'Alt Berguedà, que havien



Una locomotora "Berga", de les més antigues (les que tenien un apagapispres gegant), a l'estació de Guardiola amb empleats de l'empresa i l'equip responsable del funcionament de la màquina.



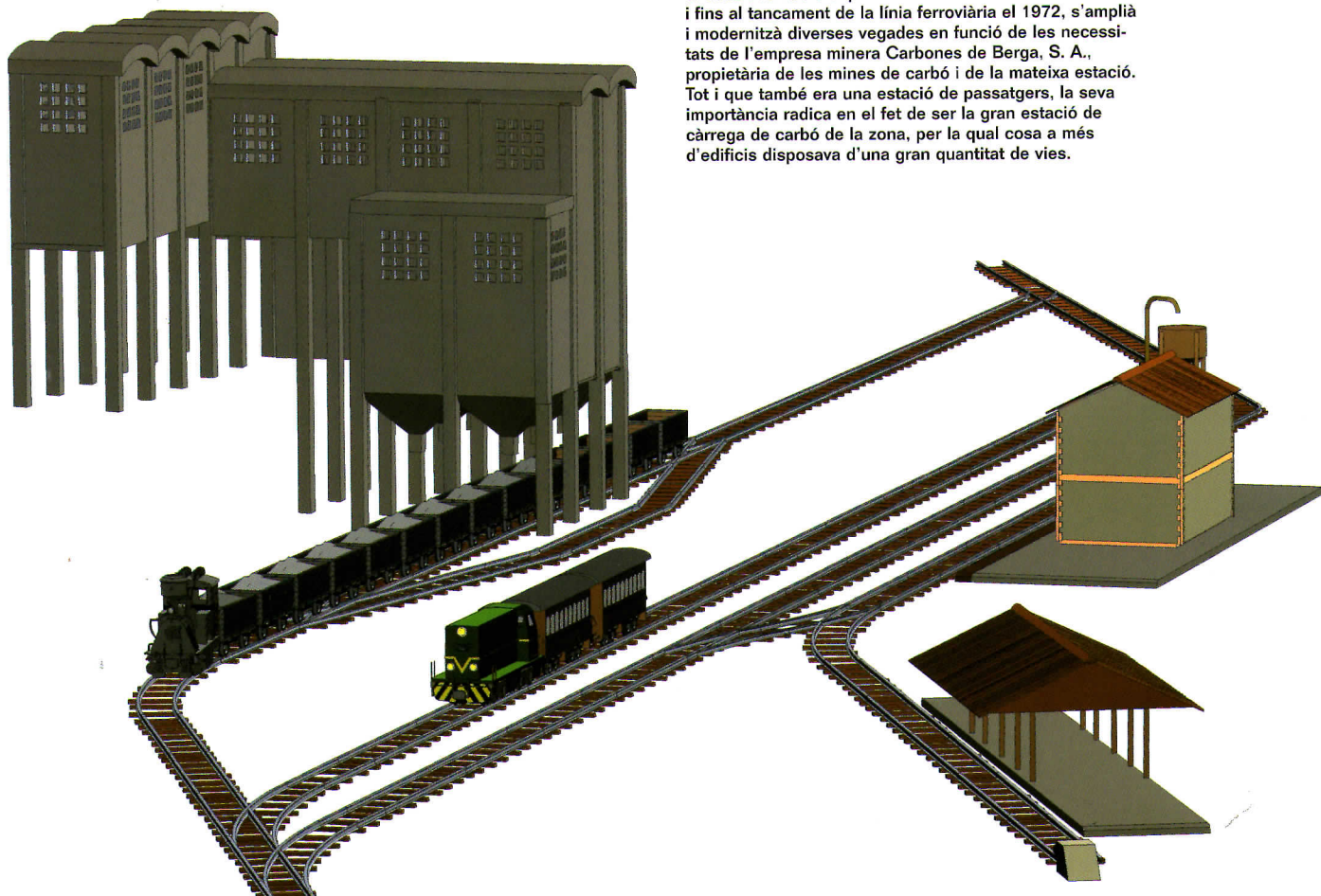
El tren va fer créixer pobles i viles en direcció a l'estació i com en el cas de Gironella fou al seu entorn on va concentrar-se l'activitat comercial i lúdica de la vila. En aquesta fotografia dels anys seixanta es veu bé fins a quin punt el tren formava part de l'entramat vital d'aquest pobles.

de transportar-se fins al port de Barcelona, via Martorell. Per al transport d'aquestes mercaderies de gran tonatge, la companyia ferroviària va comprar entre 1922 i 1926 vuit locomotores de vapor tipus Garratt a l'empresa belga SA de Saint Leonard.

El 25 de setembre de l'any 1955 arribà la primera locomotora dièsel a l'estació de Manresa. Es tractava d'un model fabricat per l'empresa francesa Alsthom, que havia fet un llarg viatge per carretera des de l'estació de Vitòria (País Basc) i tenia la numeració FC-1001. A partir de l'any 1956 i fins al 1965 es van incorporar noves màquines.

Estacions:

- Carregador de fusta de CBSA (km 53,000)
- L'estació de la Baells (km 56,684)
- L'estació de Cercs (km 59,988)
- L'estació de Figols-Les Mines (km 64,202)
- Carregador de carbó de Fígols (km 64,886)
- Carregador de carbó del Far (km 66,040)
- Carregador de Ciments Collet (km 69,040)
- Carregador del Collet (km 69,207)
- Estació de Guardiola de Berguedà (km 70,767)



L'estació de Figols-las Minas es va començar a construir el 1902 i va rebre el primer tren el 1903. Des d'aleshores i fins al tancament de la línia ferroviària el 1972, s'amplià i modernitzà diverses vegades en funció de les necessitats de l'empresa minera Carbones de Berga, S. A., propietària de les mines de carbó i de la mateixa estació. Tot i que també era una estació de passatgers, la seva importància radica en el fet de ser la gran estació de càrrega de carbó de la zona, per la qual cosa a més d'edificis disposava d'una gran quantitat de vies.

GUARDIOLA I EL TREN

L'estadista Pasqual Madoz descriu la Guardiola de 1840 d'aquesta manera:

"Lugar con ayuntamiento en la provincia (de Barcelona) (16 leguas), partido judicial de Berga (2 1/2 leguas), diócesis de Solsona. Situado en una hondonada á la orilla derecha del río Llobregat, en la confluencia de la riera de Aina ó de Saldet, con buena ventilación y clima saludable, Compónese de 2 casas que pertenecen a los propios de Berga, una mala posada y un molino de propiedad particular; no tiene iglesia ni cosa notable, y depende de el orden eclesiástico de la parroquia de San Lorenzo de Bagá; sobre una cercana altura, existió antiguamente un castillo del cual se conservan algunas ruinas. El terreno es muy fragoso y lleno de bosques, excepto una pequeña parte llana próxima al río; se cultivan unas 36 cuarteras de tierra de primera, segunda y tercera calidad, y se fertilizan con las abundantes aguas de dos fuentes de que se surte el vecindario para beber y demás usos domésticos. Los caminos són locales y de herradura. Producción: centeno y maíz, y cría de algún ganado y caza. Población 5 vecinos y 23 almas." (*Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, 1840.)

L'any 1886 van començar a canviar les coses en iniciar-se la construcció del Canal Industrial de Berga, després del qual esdevingué, el 1887, la compra de la finca del Collet d'Eina, que va dur a terme Pere Pujol i Thomas, de Berga, en subhasta pública, amb l'objectiu de construir-hi una colònia industrial. Al començament del segle XX José E. de Olano, propietari de les Mines de Fígols, posà en funcionament una moderna central hidroelèctrica amb l'objectiu d'electrificar les mines.



L'arribada del tren a l'estació de Guardiola va significar el naixement d'un nou nucli urbà que va acabar per esdevenir cap d'un nou municipi. Per això, els guardiolencs tenen molt present els seus orígens i no volen perdre la seva vinculació amb el tren.

Malgrat tot, el que va transformar definitivament el present i el futur de Guardiola va ser l'arribada del tren el 21 de novembre de 1904. El tren, la construcció posterior de la xarxa de carreteres i la del Carrilet del ciment fins al Clot del Moro, varen fer que Guardiola recuperés la posició estratègica que havia tingut a l'època medieval, com a cruïlla de camins. Per aquest motiu, no és estrany que hom pensés en Guardiola a l'hora de projectar nous traçats ferroviaris i noves carreteres. Ni que fins i tot es redactessin projectes d'idees, i també d'il·lusions, mai reeixits perquè evidentment no eren viables ni tècnicament ni econòmicament.

Mentrestant, a l'entorn de l'estació de tren va néixer i créixer Guardiola. Pel fet de ser l'estació final de la línia tenia una infraestructura considerable que s'amplià quan es va construir el tram ferroviari de Guardiola al Clot del Moro, inaugurat el 1914. Mentre riu avall moltes persones coneixien el tren de Manresa-Guardiola amb el nom d'el Carrilet, els guardiolencs donaven aquest nom al ferrocarril de Guardiola a la Pobla de Lillet i al Clot del Moro. La línia que portava a Manresa i a Barcelona fou, sense cap mena de dubte, la del tren.

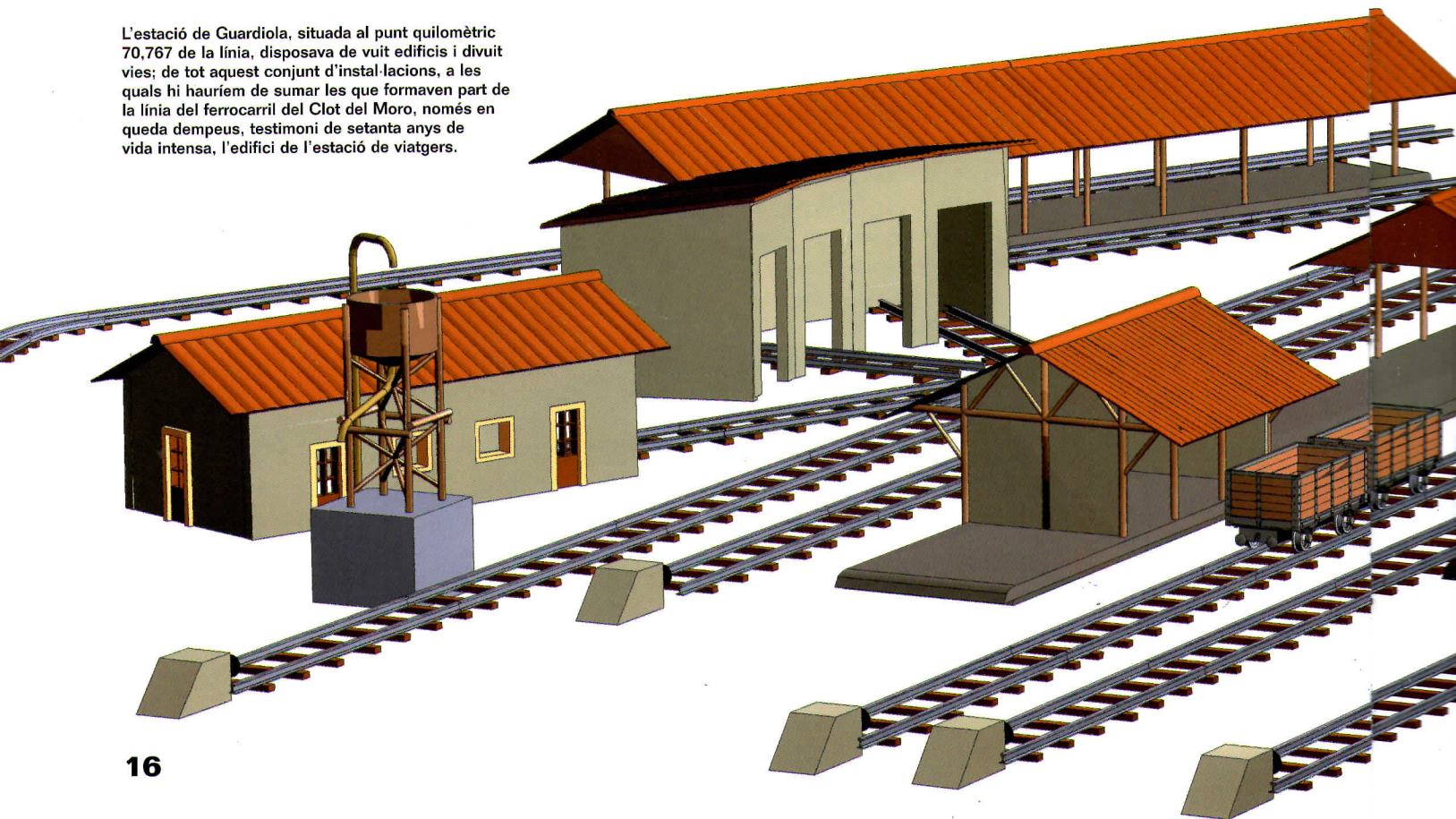
Inicialment, l'estació tenia vuit vies i vuit edificis, dels quals destacava l'edifici de viatgers. Aquesta construcció acollia el vestíbul, la sala d'espera, la taquilla, el despatx del cap d'estació, la sala de facturació d'equipatges, el magatzem i un espai per als treballadors de la companyia. En els pisos superiors hi havia dos habitatges per planta destinats al personal. Aquest és l'únic edifici que es conserva de tot el conjunt, des de l'any 2003. Cent anys després de la seva construcció, acull una exposició permanent sobre el tren.

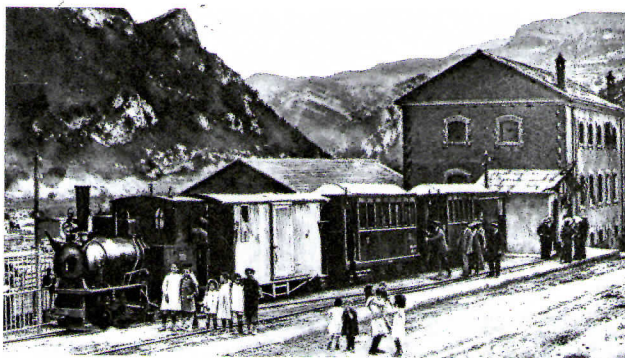
L'arribada del tren a Guardiola i la ubicació encertada de l'estació van permetre que entre 1914 i 1963 funcionés el tram ferroviari de via estreta –la més estreta de la península Ibèrica– entre Guardiola i el Clot del Moro, on el 1904 es posà en marxa la gran fàbrica de ciment de la companyia Asland, una fàbrica que sens dubte no s'hauria construït si prèviament no s'hagués garantit l'arribada del tren a Guardiola. Al costat de l'estació s'hi va construir la del tren de la companyia cimentera i totes les instal·lacions necessàries per a un funcionament perfecte (hangars, molls de càrrega, vies, magatzems, tallers, cotxeres, etc.).

L'any 1913 el Ministeri d'Obres Públiques va autoritzar la construcció del petit ferrocarril forestal que connectava Guardiola amb l'estació final, situada al terme municipal de Gisclareny, a l'indret de Santa Magdalena de Faia, amb un recorregut de set quilòmetres. Era un petit tren que va funcionar fins al 1930 i que va ajudar a valorar, com tants d'altres, els boscos de l'Alt Berguedà, fent-ne viable l'explotació.

Al peu del riu Bastareny i Llobregat, i per tant de l'estació del tren, van créixer els barris del Collet, la Farga i l'Hostal Nou i en va néixer un de nou, el de l'Estació. Els del Collet i l'Estació formaven part del municipi de Sant Julià de Cerdanyola; els de la Farga i l'Hostal Nou, de Brocà. Fou aquest ajuntament, el de Brocà, que va proposar la fusió dels dos municipis, cosa que es va dur a terme el 25 d'octubre de 1936 i va ser l'origen del naixement de Guardiola, anomenat de Berga o de Berguedà sense distinció. Un cop acabada la Guerra Civil, les autoritats franquistes no el van reconèixer, fou necessari crear dues gestores i iniciar un llarg procés per tal que el 1942 es tornés a reconèixer la unió i el naixement del nou municipi.

L'estació de Guardiola, situada al punt quilomètric 70,767 de la línia, disposava de vuit edificis i divuit vies; de tot aquest conjunt d'instal·lacions, a les quals hi hauríem de sumar les que formaven part de la línia del ferrocarril del Clot del Moro, només en queda dempeus, testimoni de setanta anys de vida intensa, l'edifici de l'estació de viatgers.





A partir de 1914 els guardiolencs van haver de distingir entre el tren que portava a Manresa i a Barcelona i el que anava al Clot del Moro. Per aquesta raó el carrilet era el petit, el de la Pobla i el que baixava riu avall era el tren. A Manresa, punt final de la línia, el tren que pujava riu amunt era el carrilet i el que anava a Barcelona era el tren. Depèn de com es miri!

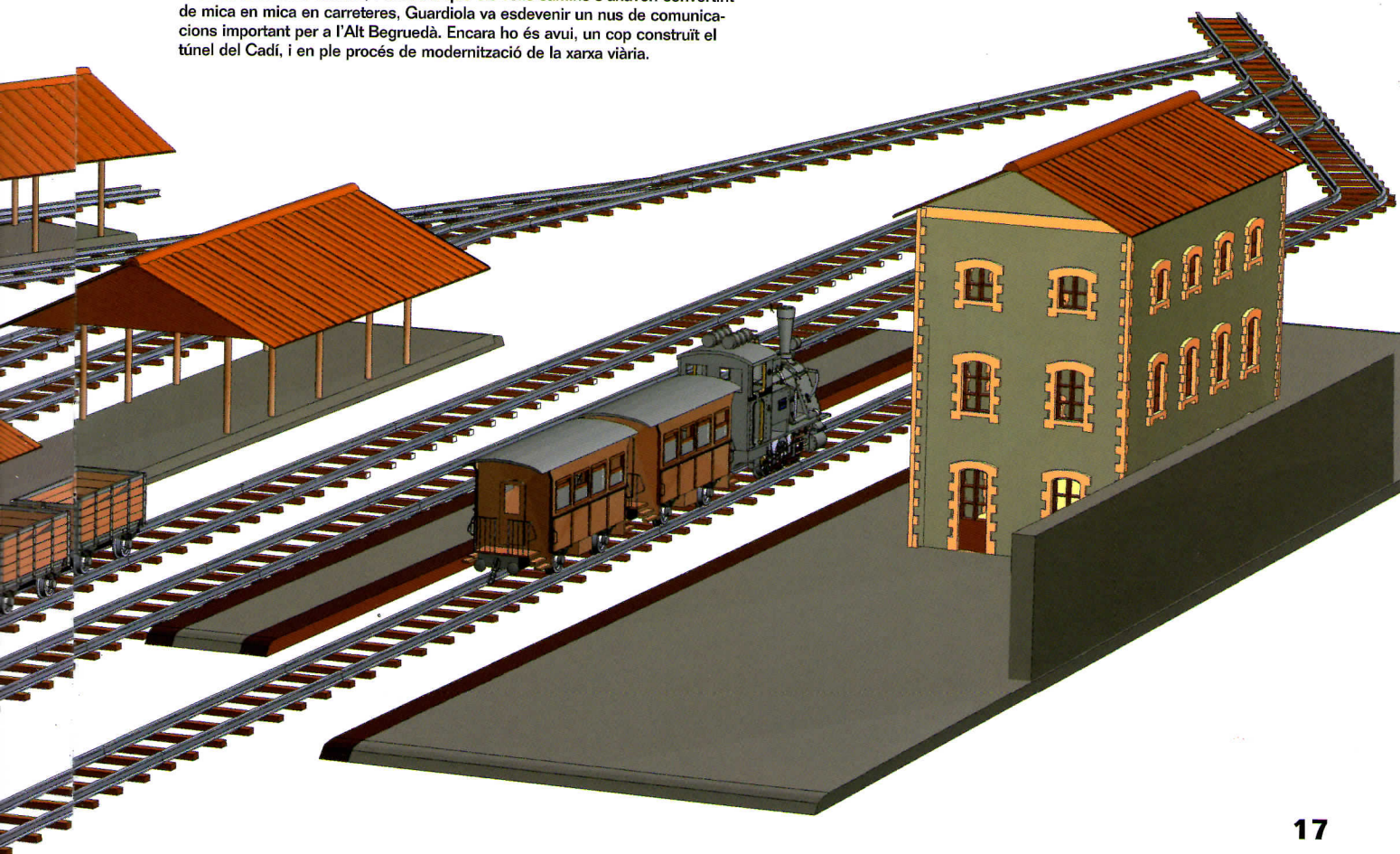


Gràcies al tren i al carrilet, i també a què els vells camins s'anaven convertint de mica en mica en carreteres, Guardiola va esdevenir un nus de comunicacions important per a l'Alt Beguedà. Encara ho és avui, un cop construït el túnel del Cadí, i en ple procés de modernització de la xarxa viària.

LA CLAUSURA DE LA LÍNIA

L'any 1972 l'Ajuntament de Guardiola rebia una notificació de la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental que informava de la supressió de la línia fèrria en el tram d'Olvan a Guardiola perquè quedava afectada per la construcció de l'em-bassament de la Baells. El Secretari va resumir la carta i es va llegir al Ple de l'Ajuntament.

La comunicació oficial no va fer més que confirmar allò que tothom sabia des de feia temps, que es construiria un pantà i que la vall del Llobregat al llarg de tot el terme municipal de Cercs quedaria coberta per l'aigua. No solament es perdria el tren, sinó també els petits nuclis de Miralles, la Baells, i el més gran de Sant Salvador de la Vedella, a més d'un bon nombre de cases i camps de conreu. Els topògrafs, els enginyers i el personal de la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental feia dies que es passejaven per aquests vorals i la notícia s'havia escampat riu amunt.





Aquesta fotografia és del dia 2 de maig de 1972; va fer-se pocs minuts abans que sortís l'últim tren de l'estació de Guardiola.

Al mateix temps que l'Ajuntament i els habitants de Cercs van iniciar la lluita per aconseguir la construcció del poble nou de Sant Jordi, l'Ajuntament de Guardiola va iniciar un llarg procés de reivindicació dels terrenys de l'estació i de l'edifici de viatgers, ja que des del 1972 es va considerar que els terrenys de l'estació eren necessaris per construir equipaments i habitatges per al poble de Guardiola, la qual cosa es va aconseguir amb molt d'esforç.

El dia 2 de maig de 1972 va sortir l'últim tren de l'estació de Guardiola i es va clausurar definitivament el tram Guardiola-cal Rosal. Era un diumenge; Ignasi Costa i Amills recorda, amb aquestes paraules, l'últim viatge:

A partir de 1955 es va introduir progressivament la tracció dièsel en la línia Manresa-Berga-Guardiola. Amb aquest canvi es va millorar el servei en velocitat i van disminuir les incidències. Les màquines amb motor dièsel solien accionar un generador elèctric que alimentava els motors elèctrics i aquests transmetien, mitjançant engranatges, la força a les rodes.

"... la màquina dièsel número 706 i portava nou vagons de fusta inclòs el vagó correu. Hi anava molta gent. Va marxar quan gairebé eren les dues del migdia i després arribés l'automotor en el qual anaven directius de la companyia ferroviària i acompanyants que es quedaven a dinar al poble i marxaven a la tarda. Des de la finestra del vagó on anava –explica Ignasi Costa, alcalde de Guardiola entre 1979 i 2003 que aleshores tenia 18 anys– vaig poder veure la nombrosa gent que van voler-lo acomiadar en el seu darrer viatge. Moltes persones estaven molt emocionades, sobretot les més vinculades a la vida de l'estació, i no van poder evitar les llàgrimes. Més endavant vaig saber que d'altres s'ho van mirar de lluny amb una gran tristesa que van voler viure sols".

El 30 de juny de 1973 es clausurava el tram cal Rosal a Sallent, des d'on la línia, renovada i modificada en alguns punts, es manté en funcionament per al transport de la potassa. Molt poques van ser les persones que van intentar salvar la línia ferroviària; les que ho van provar no se'n van sortir. D'entre elles destaca especialment M. Àngel Pla i Thomas, la lluita del qual es conserva publicada al llibre editat el 1988, *Adéu al carrilet!*



L'ESTACIÓ DE GUARDIOLA: D'ESTACIÓ A CENTRE CULTURAL

Amb l'arribada de la democràcia, l'Ajuntament de Guardiola reivindicà, a més dels terrenys de l'antiga estació, la propietat de l'edifici de viatgers, l'únic immoble que quedava d'aquesta estació, amb l'objectiu de destinar-lo a activitats culturals. A l'arxiu de l'Ajuntament de Guardiola es conserva la carta del 12 de setembre de 1979 dirigida a l'alcalde Ignasi Costa, en què l'enginyer, director de la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental, una institució que aleshores depenia del Ministeri d'Obres Públiques, autoritza l'Ajuntament

a ocupar l'estació per a usos culturals. Era el primer pas cap a la cessió definitiva. L'estació es va convertir en una oficina d'informació turística i en un espai per a les moltes entitats culturals de Guardiola, al mateix temps que s'urbanitzaven els terrenys i Guardiola veia créixer un nou i modern exemple.

Des del 4 de desembre de 2003, l'edifici de l'estació, restaurat del tot, acull una exposició permanent dedicada a explicar la història del tren a



La comparació entre les dues imatges panoràmiques de Guardiola de l'any 1979 i de l'any 2000 ens diu que, una vegada més, Guardiola ha crescut gràcies al tren; en aquest cas, gràcies a la possibilitat d'ocupar els terrenys de l'antiga estació.



L'edifici de viatgers de l'estació de Guardiola és, juntament amb el de Puig-reig i el de cal Vidal (Puig-reig), l'únic que es conserva de tots els que es van construir al llarg dels més de setanta quilòmetres de xarxa viària. Completament restaurat, acull l'oficina d'informació turística i una exposició sobre els 150 anys del ferrocarril a Catalunya i el centenari de l'arribada del tren a Guardiola. És un dels elements destacats del patrimoni industrial i ferroviari de Catalunya.

Catalunya i la història del tren de Manresa a Guardiola. L'exposició explica, mitjançant plafons, fotografies i vitrines, la importància del ferrocarril. Està distribuïda al llarg de les tres plantes de l'edifici, que es comuniquen per una escala interior nova i per un ascensor.

A la planta superior de l'edifici de l'estació s'hi explica la història del primer ferrocarril català i espanyol, el de Barcelona-Mataró, inaugurat l'any 1848. També s'hi detalla com es va estendre la xarxa ferroviària per tot Catalunya fins al començament del segle XX; la importància de la indústria ferroviària a Catalunya i les principals empreses constructores; els telefèrics i els ferrocarrils secundaris; el pas de les locomotores de vapor a les elèctriques i el pas de l'electricitat als nous prototips dièsel.

Aquest primer espai es complementa amb l'exposició de la planta primera, que mostra la importància del tren com a motor econòmic, la relació entre aquest mitjà de transport i la gent i la història del ferrocarril de Manresa a Guardiola, de la qual se'n destaquen les diferents etapes constructives, la llarga i difícil execució, les obres singulars de la línia, com ponts, túnels i estacions, i la relació tan estreta entre el tren i Guardiola de Berguedà.

La planta baixa de l'edifici l'ocupa l'Oficina d'Informació Turística de Guardiola, des de la qual s'informa als visitants sobre els recursos turístics i els serveis del municipi. Ara, després de fer fallida la mineria i el tèxtil, Guardiola de Berguedà, com els altres pobles de la comarca, afronta el present i el futur aprofitant les potencialitats de la seva posició estratègica, en una cruïlla de carreteres, i el seu patrimoni natural i històric.

BIBLIOGRAFIA

- ARTERO, Isabel; SERRA, Rosa. "100 anys del tren".
L'Erol, Suplement 3.
- BACHS, Xavier et alt. (1997). *El tren de vapor*. Vic: Eumo.
- DD.AA. "Guardiola de Berguedà: cruïlla de camins". *L'Erol*,
Suplement 3.
- FERNÁNDEZ, Magda (2001). *El Museu del Ferrocarril de
Vilanova i la Geltrú*. Terrassa: Museu de la Ciència i de la
Tecnologia de Catalunya.
- FERNÁNDEZ, Magda; FGC (1997). *Els trens històrics de
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*. Terrassa: Museu
de la Ciència i de la Tecnologia de Catalunya / FGC.
- LOZANO CARBAYO, Pilar (1998). *El libro del tren*. Madrid:
Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MARFÀ, Carles et alt. (1998). *150 anys de ferrocarril a
Catalunya. Barcelona-Mataró. 1848-1998*, Patronat
Municipal de Cultura-Museu de Mataró, 1998.
- NOGUERA CANAL, Josep (1987). "Ferrocarril i caciquis-
me a la ciutat de Berga". *L'Erol*, 20, p. 29-37.
- SALMERON BOSCH, Carles (1985). *Els ferrocarrils catalans I*.
- (1987). *Els ferrocarrils catalans II*.
- (1991). *El tren de la Pobla de Lillet*.
- UBACH i SOLER, Tomàs M. (1984). *El ferrocarril: la xarxa
catalana*. Barcelona, Ketres.

PROCEDÈNCIA DE LES IL·LUSTRACIONS

2sd: arxiu MM Cercs ; 2ie: MARFÀ, Carles et alt. *150 anys
de ferroc...*; 3s: LOZANO, Pilar (1998) *El libro del tren*; 4:
foto Josep A. Serra (2003); 5s: arxiu Rosa Serra; 5i: arxiu
J. Ribera; 7: arxiu Mas (1956); 8: arxiu MM Cercs; 9: arxiu
A. R. Berguedà; 11se: Foto Luigi; 11sd: arxiu Carles
Salmeron; 13ie: arxiu J. Escalé; 13id: Foto Luigi; 15: Foto
Luigi; 17s: Foto Luigi; 17i: Foto Luigi; 18s: Foto Luigi; 19s:
Foto Luigi; 19i: Foto Luigi; 20: foto Josep A. Serra

s: superior; i: inferior; d: dreta, e: esquerra

D'aquesta edició
© **Consorci Ruta Minera**
Ctra. de Ribes, 20
Tel. 93 824 90 25 - Fax 93 824 79 91
08698 Cercs

© **Zenobita edicions**
C/ Sarret i Arbós, 16, 1r
Tel. 93 875 73 63 - Fax 93 874 78 79
08242 Manresa

Autora
© **Rosa Serra Rotés, 2005**

Disseny gràfic i maquetació
Domènec Òrrit

Il·lustracions
Josep Picas, Antònia Prat

Correcció lingüística i d'estil
Sílvia Berengueras i Teresa Santamaria

ISBN: **84-933195-8-9**
Dipòsit legal: **B-45.794-2005**
Impressió: **Artfic, Manresa**