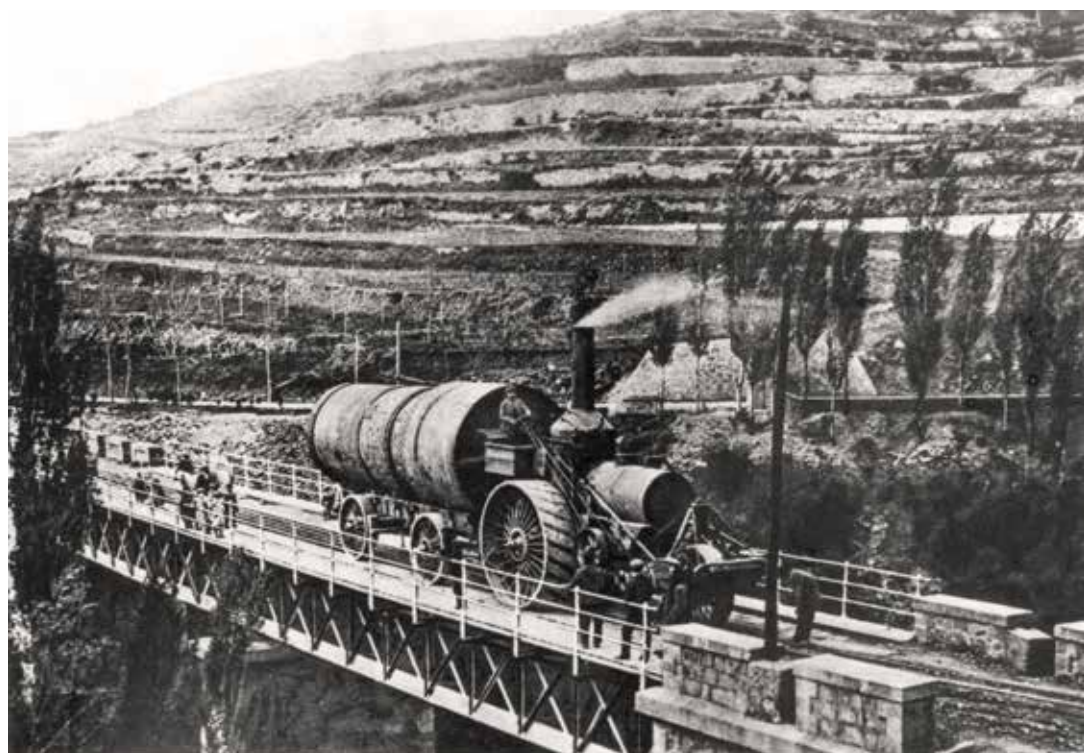


Del Carrilet de l'Asland al Tren del Ciment: El ferrocarril de Guardiola a Castellar de N'Hug

Joan Carles Salmerón i Fernández

El segle XX va arribar acompanyat d'una veritable revolució social i econòmica a la Vall de Lillet. Els projectes desenvolupats per l'empresari i mecenes català Eusebi Güell i Bacigalupi (1846-1918) van materialitzar-se en la construcció d'un conjunt industrial i social sense precedents que estava encapçalat per la fàbrica de ciment Asland que va construir-se, segons els canons modernistes, al Clot del Moro. Aquesta fàbrica va comportar, alhora, l'explotació d'unes mines de carbó a la Serra del Catllaràs gràcies a complicats sistemes de transport, així com la realització de diferents obres relacionades amb l'arquitecte Antoni Gaudí (com els Jardins Artigues o el Xalet del Catllaràs) i la construcció d'un carrilet de via estreta. El petit ferrocarril de Guardiola de Berguedà al Clot del Moro, que va permetre millorar la comunicació de la vall amb l'exterior, va esdevenir el gran representant del canvi social i cultural que l'arribada de la Revolució Industrial va suposar per a Vall de Lillet, i que no va trobar rèplica en les següents dècades.

Aquesta línia ferroviària (el tren més petit amb servei públic de Catalunya) comunicava la Vall de Lillet i la fàbrica de ciment Asland amb la resta de la xarxa ferroviària del país. Durant més de cinc dècades va donar servei al tràfic de mercaderies i passatgers, de manera constant i creixent, fins a la seva cloenda a principi dels anys seixanta. Actualment, un segle després de la seva posa-



da en servei i gràcies a la voluntat de l'historiador Carles Salmerón i Bosch i diferents habitants de la vall, s'ha aconseguit recuperar la part superior del traçat de la línia. Així, el conegut com a Tren del Ciment, explotat per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, torna a ser un element imprescindible per al desenvolupament econòmic de l'Alt Berguedà, conformant una peça clau del patrimoni natural, cultural i turístic de la zona.

Els orígens

La història del ferrocarril a la Vall de Lillet està estretament vinculada a la figura d'Eusebi Güell

i Bacigalupi, que més tard seria Comte de Güell, i al creixement industrial que s'estava desenvolupant a Catalunya durant els primers anys del segle XX. L'arribada de l'electricitat al dia a dia quotidiana, els nous corrents culturals modernistes i les noves tècniques en la fabricació del ciment van afavorir el creixement industrial del país, que incentivaria el desenvolupament social i cultural de tot el territori i el naixement de nous moviments polítics i institucions com la Mancomunitat de Catalunya.

Els principals industrials i financers catalans van enviar els seus homes a cercar les millors

Les obres de construcció de la fàbrica de ciment i el transport de les primeres produccions van requerir la utilització d'un tren de carretera americà.

ARXIU SALMERÓN.

matèries primeres i els llocs ideals on instal·lar noves fàbriques per a la producció del nou ciment de construcció. Va tractar-se d'una veritable cursa per fabricar el millor ciment i poder situar-se al capdavant del desenvolupament urbanístic català. El Sr. Güell va veure en la Vall de Lillet el lloc ideal per a la fabricació del nou ciment. El Clot del Moro reunia



Els primers serveis amb viatgers aprofitaven les circulacions de trens de ciment entre Castellar de N'Hug i Guardiola de Berguedà. ARXIU SALMERÓN (C1914).

Inauguració del servei de viatgers entre Guardiola de Berguedà i La Pobla de Lillet. ARXIU SALMERÓN (01.08.1914).

les principals característiques per acollir una moderna fàbrica de ciment: fàcil obtenció de la pedra, proximitat del combustible (gràcies a les mines de la conca del Berguedà) i accés a fonts d'energia hidroelèctrica (proporcionada per les properes Fonts del Llobregat). Tot i així, la vall presentava un clar impediment que, en un primer moment, es va creure insalvable: els greus problemes de comunicació, atès que l'estació de ferrocarril més propera es trobava a 32 km i les carreteres de la zona eren quasi inexistent. Tot i així, el 15 de juliol de l'any 1901 el Sr. Güell va fundar la Companyia de Asfaltos y Portland Asland gràcies al suport d'un grup d'inversors locals. La finalitat de la nova companyia, més popularment coneguda com Asland, va ser l'edificació d'una fàbrica de forns rotatoris al Clot del Moro i la construcció d'una nova comunicació estable entre la fàbrica i els principals clients del ciment. El complex industrial va ser ubicat en una explanació de 10.000 m² i l'edifici principal, de més de 5.000 m², va ser aixecat, amb l'assessorament arquitectònic de Ra-



fael Guastavino, incorporant la tècnica de volta catalana. Paral·lelament, la Vall de Lillet experimentava un canvi demogràfic i social sense precedents amb l'arribada dels nous grups de població i la necessària construcció de nous habitatges i serveis.

Tres van ser els projectes principals que l'empresa va estudiar per a la construcció de noves vies permanents de comunicació que donessin entrada als materials necessaris per a la construcció de la fàbrica i, posteriorment, donessin sortida a la producció de la mateixa: el perllongament del ferrocarril Manresa-Guardiola fins a la pròpia fàbrica, que ben aviat va ser desestimat per la pròpia companyia ferroviària explotadora de la línia; la construcció

d'una línia ferroviària entre La Pobla de Lillet i Campdevànol, que va ser descartat pel seu cost excessiu; i la instal·lació d'un gran telefèric de mercaderies, també desestimat pel seu cost i les dificultats tècniques que presentava. Així, la companyia Asland va optar per construir un ferrocarril entre la fàbrica del Clot del Moro (ubicada, per pocs metres, dins del terme municipal de Castellar de N'Hug) i Guardiola de Berguedà. Es tractaria d'un ferrocarril econòmic com els que s'estaven construint per tota Europa (popularment coneguts com a carrilets), que permetien una gran reducció del cost d'adquisició dels materials i de l'obra.

L'establiment de les primeres comunicacions bàsiques per al

transport de la maquinària i les canonades necessàries per a les obres van representar el principal problema durant la construcció de les noves instal·lacions. Per a tal fi, Asland va decidir l'any 1902 adquirir l'obra de la carretera entre Guardiola i La Pobla de Lillet i finalitzar la seva construcció. Alhora, també es va utilitzar provisionalment l'explanació destinada al ferrocarril que s'estava projectant entre Guardiola i Berga i es van portar a terme un seguit d'obres complementàries per comunicar l'estació ferroviària d'Olvan amb la Vall de Lillet. L'any 1902 es va adquirir un tren de carretera a la companyia americana Best Manufacturing format per un locomòbil de vapor i sis vagons que van permetre el



Plànol de la línia ferroviària entre Guardiola de Berguedà i la fàbrica de ciment Asland del Clot del Moro. ARXIU SALMERÓN.

transport dels forns i d'altres materials per a la construcció de la fàbrica. Aquest curiós artefacte, que va impressionar molt els veïns de la comarca, es veia obligat a creuar fins a quatre cops el riu Llobregat, per la llera, entre l'estació d'Olvan i La Pobla de Lillet, motiu que dificultava molt el seu trajecte i va provocar nombrosos contratemps. L'any 1904, moment d'arribada d'importants materials per a la finalització de les obres, també es va construir una carretera particular entre La Pobla de Lillet i el Clot del Moro. Aquesta, gènesi del ferrocarril, va ser concebuda per esdevenir en traçat ferroviari, per la qual cosa va ser construïda amb una rampa contínua i amb radis de corba que permetrien més endavant la circulació de vehicles ferroviaris.

Finalment, el 25 de juliol de 1904 la fàbrica de ciment del Clot del Moro va ser inaugurada amb un acte solemne i començava l'aventura del ciment a la Vall de Lillet. Pocs dies després, amb l'entrada en servei de la línia ferroviària entre Berga i Guardiola l'1 d'agost del mateix any, la fàbrica va disposar d'una estació propera i es trencava el tradicional aïllament de l'Alt Berguedà.

Durant els primers anys de producció, el transport del ciment

des del Clot del Moro fins a l'estació ferroviària de Guardiola es va continuar realitzant mitjançant el tren de carretera americà. Però els greus danys que el locomòbil causava en la carretera (que encara es trobava en construcció) van motivar les queixes de la Direcció d'Obres Públiques de Barcelona que, com a representant del govern, va retirar el permís de circulació a l'artefacte i va obligar Asland, amb pocs dies de marge, a trobar una solució alternativa. L'empresa va organitzar un sistema de cavalleries d'explotació intensiva mitjançant carretes, però aquesta opció tampoc va ser del grat de la Direcció d'Obres Públiques atès que la carretera seguia patint importants desperfectes. Així, es va arribar a la conclusió que l'única solució possible passava per la instal·lació d'una via ferroviària provisional que seguís el marge de la carretera. L'any 1905 es van adquirir a l'empresa alemanya Arthur Koppel els 12 km de vies i els vehicles necessaris per a l'explotació amb tracció a sang, però les intenses nevades d'aquell hivern no van possibilitar la realització de les primeres circulacions fins al març de 1906. Tanmateix, les discussions administratives no van acabar aquí: Asland es va veure obligada a tramitar legalment la concessió de la línia i a portar a terme una reforma integral de les vies per adequar-les als paràmetres ferroviaris convencionals, així com a prestar servei de viatgers. Després de moltes pròrrogues, per Reial

Ordre del 21 de juny de 1910, la concessió va ser atorgada, encara que el ferrocarril ja havia realitzat el seu primer viatge l'1 de novembre de 1908, quan el rei Alfons XIII i tota la seva comitiva van visitar el complex fabril. Pocs mesos després de l'obtenció de la concessió l'arribada de les noves locomotores i cotxes de viatgers, així com l'adequació del ferrocarril, van permetre la inauguració oficial del servei de viatgers de la nova instal·lació l'1 d'agost de 1914, amb la celebració de diferents actes commemoratius i la circulació d'un tren especial engalanat entre Guardiola de Berguedà i La Pobla de Lillet. La coincidència de l'esdeveniment amb l'esclat de la Primera Guerra Mundial va impedir que els actes es desenvolupessin amb el caire de celebració amb què s'havien projectat. La ubicació de l'estació del Clot del Moro, dins del terme municipal de Castellar de N'Hug, va fer sorgir de nou traves administratives (que trobarien rèplica dècades després) motiu pel qual el servei al públic no va arribar fins al Clot del Moro fins a l'1 d'octubre de 1923, moment en què, finalment, va ser inaugurat entre La Pobla de Lillet i Castellar de N'Hug i la línia va funcionar en la seva totalitat.

Sis dècades de servei

L'entrada en circulació del servei públic de tota la línia va iniciar una època de creixement constant en tota la Vall de Lillet. Les inicials problemàtiques i dificul-

tats es van veure així superades i va arribar una època d'estabilitat i tranquil·litat per als diferents nuclis de població. La necessària arribada d'un gran nombre de treballadors va exigir el desenvolupament urbanístic i dels serveis tant de La Pobla de Lillet com de la colònia edificada al Clot del Moro. Així van néixer i créixer espais d'esbarjo com el cinema o el club de futbol de La Pobla de Lillet.

El carrilet va viure la seva època daurada durant la dècada dels vint, en què va transportar una mitjana de 15.000 viatgers i 10.000 Tm de mercaderies a l'any. L'empresa va assolir així uns resultats econòmics excel·lents que pronosticaven, a més, un gran creixement durant els anys posteriors. L'any 1929 el ferrocarril va arribar al seu punt àlgid gràcies a l'increment en la demanda de ciment degut a la celebració de l'Exposició Internacional de Barcelona. El carrilet va arribar a transportar 137.000 Tm de ciment, una xifra de rècord que no va repetir al llarg de la seva història. L'èxit de la línia, malgrat la seva curta longitud i les petites mides del seu material mòbil, la van situar comparativament al costat d'algunes de les principals línies ferroviàries de Catalunya.

Tanmateix, la crisi econòmica que es va estendre des dels Estats Units d'Amèrica per tota Europa durant els anys trenta va afectar especialment al sector de la construcció. La producció de la fàbrica va reduir-se a la meitat



Un tren mixt remolcat per la locomotora núm. 13 a la coneguda estació de La Pobla de Lillet. ARXIU SALMERÓN (C1920).

Imatge aèria del sistema productiu instal·lat al Clot del Moro: les pedreres on s'extreia el material, la fàbrica de ciment on es produïa i els tallers i instal·lacions del carrilet que permetien la seva exportació. ARXIU SALMERÓN (C1920).



i, per primer cop, l'explotació de la línia ferroviària va deixar de ser rendible. Aquesta situació es va perllongar fins a l'inici de la Guerra Civil l'any 1936. Durant la contesa, encara que la línia no es va trobar involucrada en cap front important, sí que va patir els efectes de la guerra: inicialment, quan va ser collectivitzada i explotada per un comitè obrer; i, posteriorment, quan es va veure directament afectada per la voladura de ponts i trams de carretera al pas de les tropes republicanes en retirada, que van obligar a la suspensió del servei.

El tancament del servei ferroviari va suposar també la paralització de l'economia local i l'impediment de la comunicació entre els pobles de la zona.

La greu situació econòmica de postguerra i la urgència per reconstruir un país assolat per la guerra, van obligar la companyia Asland (que tornava a ser la propietària de la línia) a reconstruir amb celeritat la carretera i el ferrocarril entre Guardiola i el Clot del Moro amb l'ajuda de l'exercit. Així, el servei ferroviari va tornar a funcionar el 17 de maig de 1940. Durant els quaranta, es va adquirir un lot de vies i material

del Servei Militar de Ferrocarrils) amb què la línia va experimentar un petit procés de modernització que va garantir la continuïtat del servei durant les següents dècades. A poc a poc, la línia va tornar a viure una època d'estabilitat, encara que caracteritzada per la manca de mitjans.

Durant la dècada dels cinquanta, el carrilet va viure la seva segona època daurada. Malgrat la creixent competència del transport carretera, les xifres de viat-

gers del petit ferrocarril van arribar a triplicar les assolides abans de la guerra. Les baixes tarifes dels bitllets i l'entrada en servei del nou material mòbil van convertir aquest ferrocarril en imprescindible per a la comunicació dels habitants de l'Alt Berguedà. Tanmateix, amb l'arribada dels anys cinquanta el ferrocarril i la indústria de la Vall de Lillet van començar a viure un període de decadència que, sobretot, es veuria reflectit en el desenvolupament demogràfic.

La construcció de noves, modernes i millor comunicades fàbriques de ciment per diferents indrets de Catalunya van deixar en evidència l'obsolescència del complex del Clot del Moro. El tren de Guardiola a Castellar, després d'anys sense renovacions

ni modernitzacions, representava un anacronisme en la societat dels anys seixanta. La companyia Asland, que no travessava la millor situació econòmica, va primar les inversions en altres fàbriques per sobre de la modernització i renovació integral del complex del Clot del Moro, inclòs el carrilet. Així, en un termini de deu anys, tant el ferrocarril com la fàbrica de ciment van ser clausurats. El 14 d'octubre de 1963 el carrilet va realitzar el seu darrer viatge

amb l'assistència d'uns pocs viatgers i, poques setmanes després, eren aixecades les instal·lacions i el material mòbil era subhastat com a ferro vell. S'iniciava un període de greu despoblament de la zona que desembocaria en una greu crisi econòmica i demogràfica amb el tancament l'any 1973 de la fàbrica de ciment, així com d'altres fàbriques tèxtils de la vall.

El carrilet del Clot del Moro va ser construït amb ample de via 600 mm i va ser el tren de servei públic més petit de Catalunya. En conjunt, durant les sis dècades que va funcionar, va disposar d'un total de 8 locomotores alemanyes, de dimensions reduïdes, construïdes entre els anys 1908 i 1954. De les vuit, només es conserva una en mans d'un particular a l'Aragó. Per realitzar els serveis postals i de viatgers va arribar a comptar amb 13 cotxes de viatgers i, per al transport de mercaderies (principalment la producció de ciment) va disposar d'un parc de 48 vagons destinats a diferents funcions i comeses.

El renaixement del carrilet

Durant la dècada dels vuitanta les perspectives econòmiques i socials de la zona no eren gaire esperançadores. La manca de noves empreses en una societat majoritàriament industrial van provocar el despoblament i progressiu envelliment de la població. No existien sortides professionals per al jovent de la vall i es feia necessària una reconversió de l'economia de la comarca envers les activitats turístiques i la conservació del patrimoni industrial. En aquest sentit, la Vall de Lillet i el Clot del Moro jugaven amb l'avantatge de disposar d'un patrimoni i un espai que gairebé no havia canviat durant les darreres dècades: contemplar les antigues fàbriques i edificacions era com realitzar un viatge en el temps.

Així ho va creure l'historiador Carles Salmerón i Bosch (1956-2015) a mitjans dels anys vuitanta quan, durant la redacció del seu llibre *El Tren de La Pobla de Lillet*, va arribar a la vall. El Sr. Salmerón, cronista de la història del ferrocarril a Catalunya i l'im-

pulsor de molts dels projectes de recuperació del patrimoni industrial i ferroviari del nostre país, va arribar a la certesa que revitalitzar l'economia de la zona i posar en valor la seva història industrial eren possibles. Els principals actors socials i els ajuntaments de la zona ben aviat van sumar-se al projecte per a la reconstrucció del ferrocarril, la recuperació del poc material disponible i la conservació dels antics tallers del Clot del Moro. Entre la població encara restaven molt presents els records col·lectius de l'antic carrilet.

Mentre es redactaven els primers projectes per a la reconstrucció del tren i se cercava el suport de la Generalitat de Catalunya, també es va realitzar una gran tasca de conservació de vehicles ferroviaris d'arreu de Ca-



talunya així com dels principals ferrocarrils miners de la comarca del Berguedà. Aquest treball hauria estat impossible sense la col·laboració d'un gran nombre de veïns de La Pobla de Lillet que, moguts pels bells records del seu carrilet, van posar molt esforç en la seva recuperació.

Durant els primers anys de la dècada dels noranta, el projecte per reconstruir el carrilet va esdevenir en un projecte de més envergadura que perseguia convertir la zona en un dels principals punts d'atracció turística dels Pirineus i en un referent europeu en la conservació del patrimoni. El projecte incloïa actuacions com la creació d'un Museu Nacional del Transport, la creació d'un conjunt turístic i patrimonial amb la reconstrucció de



Una de les poques imatges en color d'un tren de ciment entre La Pobla de Lillet i Guardiola de Berguedà.

FOTO BRUSTENGA (C1960).

Des de finals dels anys vuitanta es va impulsar la reconstrucció de la secció superior del carrilet. Un dels primers trens de proves del nou Ferrocarril Turístic de l'Alt Llobregat. FOTO AUTOR (2002).

la fàbrica de ciment, la reconstrucció de la secció superior (entre La Pobla de Lillet i el Clot del Moro) del carrilet, la recuperació i obertura al públic dels Jardins Artigues de Gaudí (així com d'altres obres de l'arquitecte a la vall) i l'establiment d'una Escola de Restauració de Vehicles Antics. Aquesta darrera, una de les més il·lusionants, possibilitava restaurar in situ els principals vehicles i peces que formarien part del patrimoni del museu alhora que oferia al jovent de la zona clares i estables sortides professionals a la comarca. Aquest "projecte de país" tractava de compensar la deixadesa de les diferents administracions públiques en relació a la conservació del patrimoni ferroviari i de mobilitat de tot Catalunya, que havia situat en

veritable perill peces úniques com locomotores, tramvies i autobusos que formen part de la nostra història. Però gràcies a l'expertesa del Sr. Salmerón i la cultura de patrimoni que va inculcar a la Vall de Lillet tots aquells vehicles que estaven a punt de perdre's, en pocs anys, van ser conservats al Clot del Moro.

Entre els darrers anys dels noranta i els primers dels 2000 el projecte començava a fer-se realitat: amb el suport de la Generalitat s'havien reconstruït les vies del carrilet, els Jardins Artigues van ser oberts al públic, s'havien reconstruït alguns dels vehicles més importants de la història del transport de Catalunya i s'havien realitzat les primeres fases de recuperació de la fàbrica del ciment. Malauradament, com



L'actual Tren del Cement, explotat per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, constitueix un dels principals atractius turístics de l'Alt Berguedà. FOTO AUTOR (2011).

va succeir amb molts projectes al sud d'Europa, les tradicionals desavinences entre municipis, els interessos polítics i personals, que tant han corromput la nostra societat, i la falta d'una consciència nacional a nivell patrimonial que garantís la supervivència d'aquest tipus de projectes van provocar el descarrilament del projecte entre els anys 2003 i 2006.

Encara que les obres de reconstrucció del carrilet van ser finalitzades i la fàbrica de ciment va seguir les fases que van ser planificades per a la seva recuperació durant el següents anys, la Vall de Lillet va perdre l'oportunitat de convertir-se en un dels principals destins turístics del Pirineu i Catalunya d'esdevenir en un dels principals referents de con-

servació del patrimoni industrial d'Europa.

El Tren del Cement

L'any 2004, una vegada finalitzades les obres de reconstrucció del carrilet, el Govern de Catalunya va assumir l'explotació del nou ferrocarril turístic i va deixar a càrrec de les operacions i la gestió ferroviària a l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). La nova línia va ser oberta al públic l'1 de juliol de 2005 i, des de llavors, ha crescut en nombre de passatgers temporada rere temporada. Actualment, es tracta d'un dels principals reclams del nou programa d'incentivació turística Turistren i representa el principal valor turístic i patrimonial de la Vall de Lillet.

El Tren del Cement disposa de quatre estacions (La Pobla de Lillet, La Pobla Centre, Jardins Artigues i Castellar de N'Hug) que comuniquen els principals nuclis d'atracció turística de la vall i permeten als visitants la realització de diferents circuits turístics. Per tal de repassar la història ferroviària de la comarca, s'ha obert al públic una exposició sobre els diferents carrilets del Berguedà a l'estació de La Pobla de Lillet. De la mateixa manera, al Museu del Cement, al final del recorregut del tren, s'explica amb profunditat la història de la fàbrica i del ferrocarril.

La línia va ser reconstruïda amb l'ample de via original de 600 mm, cosa que la converteix en la més petita d'FGC. Per rea-

litzar el servei turístic disposa de dues locomotores construïdes a Alemanya entre els anys 1999 i 2009 i quatre cotxes de viatgers. Els horaris de circulació varien al llarg de l'any segons les temporades turístiques i la previsió d'afluència de visitants.

Un segle després de la posada en servei del carrilet original, el Tren del Cement torna a ser avui la via de comunicació que revitalitza la Vall de Lillet i li ofereix una perspectiva de futur basada en la conservació del patrimoni i la potenciació del turisme.

Bibliografia

- Asland. Libro del Cincuentenario 1901-1951. (Barcelona, 1954).
 SALMERÓN i BOSCH, Carles. El Tren de La Pobla de Lillet. Terminus (Barcelona, 1986).
 SALMERÓN i BOSCH, Carles. FGC Material Motor i Mobil. Terminus (Barcelona, 2013).
 MNacTec. La Fàbrica de Ciment Asland de Castellar de N'Hug. Diversos autors. Quaderns de didàctica MNacTec - 17 (2006).

Joan Carles Salmerón i Fernández

Historiador i Director de Terminus Centre d'Estudis del Transport

Ctra. Sant Fruitós, 32 bxs
 08600 Berga
 Tel. 93 821 45 90
 Fax 93 821 45 91
 plana@plana.cat
 www.plana.cat

