

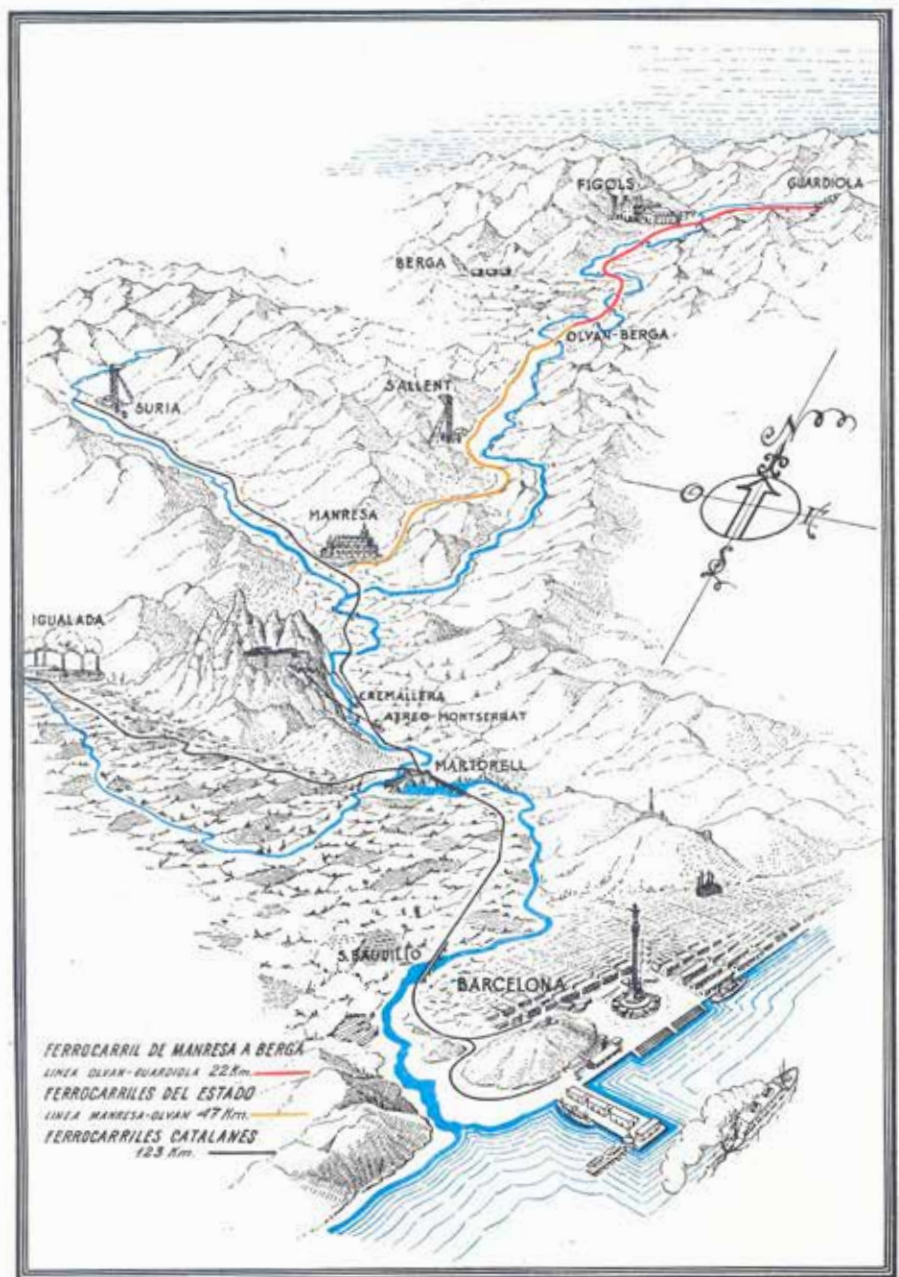
L'estació de Fígols - les Mines El ferrocarril que portava el carbó

Joan Carles Salmerón i Fernández

Durant la segona meitat del segle XIX va néixer a Europa un nou tipus de ferrocarril, les línies de via estreta, també conegudes popularment com a «carrilets». Aquestes línies tenien un ample de via inferior al normal i van permetre l'arribada del ferrocarril a zones fins llavors pràcticament inaccessibles, alhora que es reduïen els costos de construcció i explotació.

A Catalunya, la primera línia de via estreta, entre Manresa i Puig-reig, va ser inaugurada l'any 1885. El traçat de la línia, explotada per una companyia que responia al peculiar nom de *Tramvia o Ferrocarril Econòmic de Manresa a Berga*, es desenvolupava al llarg de la carretera que unia les capitals del Bages i del Berguedà. En els anys següents la línia va ser prolongada fins a l'estació d'Olvan-Berga, l'any 1887; es va construir un ramal d'enllaç a Manresa entre l'estació del carrilet i la de via ample dels Camins de Ferro del Nord d'Espanya, l'any 1891; i la línia va arribar fins a Guardiola de Berguedà, l'any 1904.

L'any 1919 la línia Manresa-Berga-Guardiola va ser integrada, juntament amb la línia Igualada-Martorell (un ferrocarril secundari d'aportació a una línia principal de via ample) i la línia Barcelona-Martorell (un ferrocarril suburbà), en la nova Companyia General dels Ferrocarrils Catalans. L'ample de via, d'un metre, era l'únic vincle tècnic entre aquestes tres línies tan diverses, tanmateix, va ser el factor determinant que va permetre la seva integració i conversió en una veritable xarxa ferroviària. De fet, en gran part del segle XX, va ser una de les xarxes regionals de via estreta més importants i interessants d'Europa.



La xarxa dels Ferrocarrils Catalans. ARXIU SALMERÓN (1954).



Un tren de viatgers dels Ferrocarrils Catalans entre Cercs i Fígols. ARXIU SALMERÓN (C1932).

Història de l'estació de Fígols - les Mines

L'estació de Fígols - les Mines, ubicada al quilòmetre 64,202 de la línia de Manresa a Guardiola de Berguedà, va ser el principal punt de sortida de trens de mercaderies de la xarxa dels Ferrocarrils Catalans. Inicialment, la necessitat de donar sortida a la producció minera de la zona de l'Alt Berguedà va ser solucionada amb la construcció d'un primitiu ferrocarril de tracció a sang que portava des de les primeres mines de Fígols i arribava fins a Berga. Allà, el carbó era carregat en carros que el transportaven fins a la nova estació d'Olvan i les indústries més properes. Tanmateix, aquest primitiu sistema de transport feia inviable el creixement tant de la producció minera com de la pujant indústria de l'Alt Berguedà. Així, els primers plans per establir una comunicació ferroviària entre Olvan i

Guardiola van sorgir l'any 1882, poc després de l'inici de les obres de construcció de la línia entre Manresa i Olvan. Malgrat això, el primer projecte ferm no es va redactar fins a l'any 1899 i, encara així, va haver de superar complicades negociacions, que van arribar a ser discutides al Congrés i al Senat de Madrid i que van provocar el sorgiment de moviments de protesta i aldarulls a Berga que exigien la seva construcció amb un traçat per la ciutat.

Finalment, les obres van iniciar-se l'any 1901 i van avançar a bon ritme malgrat les dificultats tècniques que representava l'abrupte traçat. D'aquesta manera, a finals de 1903, gairebé la totalitat de la línia, l'estació de Fígols - les Mines i els seus edificis auxiliars inclosos, estava construïda i, durant els primers mesos de 1904, es van poder realitzar les darreres obres de construcció i les proves oficials de la línia. La línia va ser inaugurada el 21 de novembre de

1904 i ben aviat l'èxit de passatgers i mercaderies va superar les previsions més optimistes de la companyia. La seva integració dins de la xarxa dels Ferrocarrils Catalans, l'any 1919, i l'ampliació d'aquesta xarxa ferroviària a mitjan anys vint va afavorir encara més el creixement de la producció minera i del tràfic de carbó en disposar d'una connexió directa entre les mines, la indústria de la Catalunya Central i el Port de Barcelona.

La inestabilitat política i social viscuda durant els anys 30 per tota Catalunya i la resta de l'Estat va afectar especialment la producció minera. De fet, les mines de Fígols van ser protagonistes durant la Revolució del 34 i, posteriorment, l'esclat de la Guerra Civil va suposar la quasi aturada de la seva producció. Encara que l'estació va aconseguir sobreviure en acceptables condicions la contesa, la voladura de molts ponts e instal·lacions de la línia van deixar-la completament aïllada. En contrapartida, durant els anys quaranta, en el context de la Segona Guerra Mundial i el tancament del mercat internacional de carbó, la reconstrucció de la línia va ser una prioritat i l'estació de Fígols - les Mines va funcionar al seu nivell més elevat.

Tanmateix, a partir de la dècada dels cinquanta, l'augment del transport per carretera va començar a reduir progressivament el nombre de viatgers de la línia (i també, encara que en petita mesura, el transport de mercaderies) i la seva explotació va començar a no ser rendible. El «cop de gràcia» va arribar a mitjan dècada, quan l'any 1956 es va aprovar el projecte per a la construcció de l'embassament de la Baells, una infraestructura que enfonsaria sota l'aigua una part de la línia entre Olvan i Guardiola de Berguedà i deixaria incomunicada l'estació de Fígols - les Mines. La



Setanta anys en dues imatges: a l'esquerra, l'estació de Fígols - les Mines l'any 1944; a la dreta, la visió actual del lloc. ARXIU SALMERÓN I FOTO AUTOR.

Confederación Hidrogràfica del Pirineo Oriental (CHPO) va oferir a la companyia dels Ferrocarrils Catalans dues opcions: la construcció d'una nova línia amb un nou traçat entre Olvan i Figols, que alhora passés per Berga, o la indemnització econòmica. L'opció escollida va ser la segona i, així, el 2 de maig de 1972, coincidint amb els preparatius per a les obres de construcció de l'embassament, la línia entre Olvan i Guardiola va ser clausurada. L'estació de Figols - les Mines va perdre la seva funcionalitat i, durant els següents anys, les vies i aparells auxiliars van ser desmuntats. Mitjançant la construcció de noves tremuges i accessos viaris, una part dels terrenys van ser reaprofitats per a la càrrega de carbó a camions, però l'absència de la connexió ferroviària també va afectar la producció minera i aquesta va anar disminuint any rere anys fins als primers anys de la dècada dels noranta, quan les mines van ser tancades definitivament.

L'estació i les seves instal·lacions

L'estació de Figols - les Mines va arribar a disposar de sis edificis i tretze vies organitzades de la següent manera: la via general (via 1) i la via desviada (via 2) feien 130 metres de longitud; les vies per a la formació de trens de mercaderies (vies 3, 4 i 5) feien 250, 200 i 205 metres de llargària, respectivament; una via morta (via 6) que enllaçava amb els carregadors de carbó i tenia 220 metres; quatre vies per maniobrar al costat sud (vies 7, 8, 9 i 10) feien 195, 35, 85 i 25 metres de llarg, respectivament; i tres vies de servei (vies 11, 12 i 13) que servien, respectivament, les tremuges de carbó, una placa giratòria i els molls de mercaderies, i feien 120, 72 i 55 metres de longitud.

L'edifici de viatgers es trobava situat a la dreta de les vies i contava amb una planta baixa, pis i golfes en una superfície de 94 metres quadrats. Va ser construït per Magí Gallifa, el mateix constructor de la resta d'instal·lacions de la línia. La construcció era d'obra i maó i la teulada era a dues aigües amb coberta de teula àrab. La planta baixa estava formada per la sala d'espera (on es trobava la taquilla), el despatx del cap d'estació, la facturació d'equipatges i un magatzem. Una escala inferior donava accés al primer pis, habitatge per al cap d'estació, que es trobava dividit en menjador, cuina i quatre habitacions. A l'esquerra de l'edifici de viatgers estava l'edifici de serveis, construït de maó i teulada a dues



Construcció de l'estació de Figols - les Mines i primeres edificacions mineres. COL. X. TOMÀS (C1903).



L'edifici de viatgers de l'estació de Figols - les Mines. FOTO CARLES SALMERÓN (1981).



Disposició de vies i carregadors de carbó. ARXIU SALMERÓN (C1970).



Cinquanta anys en dues imatges: a l'esquerra, les tremuges de carbó l'any 1963; a la dreta, el seu estat actual. ARXIU SALMERÓN I FOTO AUTOR.

aigües amb coberta de teula àrab. Feia 14 metres quadrats i el seu interior es trobava dividit en dos departament (per sexes) al qual s'accidia per portes laterals.

Més cap a l'esquerra es trobaven dues petites edificacions. La primera era una caseta del servei de Via i Obres, d'una sola planta. Va ser construïda de maó i teulada a un vessant amb coberta de teula àrab i feia 11 metres quadrats. La segona, que constituïa un annex de la primera, feia 17 metres quadrats i era d'igual construcció.

L'estació estava complementada amb una andana de 40 metres de longitud per als viatgers, una aiguada per a les locomotores de vapor (via 2) alimentada des d'un dipòsit d'obra situat a l'andana, un petit magatzem (via 12) de 19 metres quadrats construït de maó i teulada a dues aigües, i una placa giratòria de 7 metres de diàmetre per a les locomotores.

El conjunt de vies prestava servei a les diferents instal·lacions de càrrega de carbó amb què disposava la companyia propietària de les mines, Carbones de Berga S.A., algunes d'elles funiculars i telefèrics que comunicaven els nivells superiors de les bocamines amb l'estació i el rentador de carbó. Alhora, l'entrada en servei de la propera central tèrmica a principi dels anys trenta va motivar la construcció d'un pla inclinat de via mètrica que permetia pujar els vagons de carbó des de les tremuges situades al nivell de l'estació fins a la pròpia central elèctrica.

Una estació en moviment: Les locomotores

La companyia minera Carbones de Berga S.A. va arribar a comptar amb un ampli parc de material de via mètrica format tant per vagons de transport de mineral

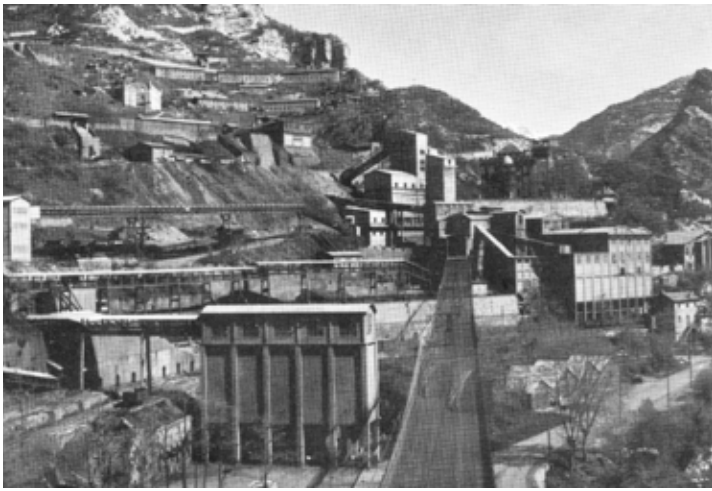
com per locomotores per als serveis realitzats a les vies de l'estació. Variades de les locomotores que utilitzaria la companyia a l'estació de Fígols - les Mines van ser llogades als Ferrocarrils Catalans (de la sèrie 27-42, popularment conegudes com a «Berga»), especialment durant els primers anys de servei de la línia entre Manresa i Guardiola, però sis locomotores van ser adquirides en propietat: la locomotora de gasolina Campagne; la locomotora dièsel Ruhrtaler; les locomotores de vapor Sharp, Energie i Saint Leonard; i la locomotora elèctrica Goodman.

L'any 1926 la companyia Carbones de Berga va adquirir la primera màquina de maniobres en propietat, una locomotora amb motor de combustió interna de la societat E. Campagne, una firma francesa especialitzada en aquest tipus de material ferroviari. Es tractava d'una locomotora de dos eixos, del tipus -B- GM, que estava equipada amb un motor de gasolina de 22 CV de potència i una transmissió mecànica que mitjançant cadenes traccionava ambdós eixos. Durant la Guerra Civil el seu motor va desaparèixer dels tallers de Barcelona on havia estat enviat per a ser rectificat. La companyia va adquirir un de nou, però la seva minsa potència (amb prou feines podia arrossegar un vagó carregat) va motivar que la locomotora, quan portava pocs anys de servei, fos apartada i ben aviat desballestada.

A principi dels anys 40, Carbones de Berga va decidir adquirir una nova locomotora de maniobres. La impossibilitat d'adquirir una de construcció espanyola i els especials lligams que existien amb la llavors Alemanya nacionalsocialista van determinar la compra d'un model alemany. La locomotora va ser adquirida a través de l'empresa Ferrovías y Siderurgia i va ser



Interior de les tremuges de carbó a l'actualitat. FOTO AUTOR (2019).



Cinquanta anys en dues imatges: a l'esquerra, panoràmica de les instal·lacions mineres de Fígols als anys setanta; a la dreta, la mateixa panoràmica a l'actualitat. ARXIU SALMERÓN I FOTO AUTOR.

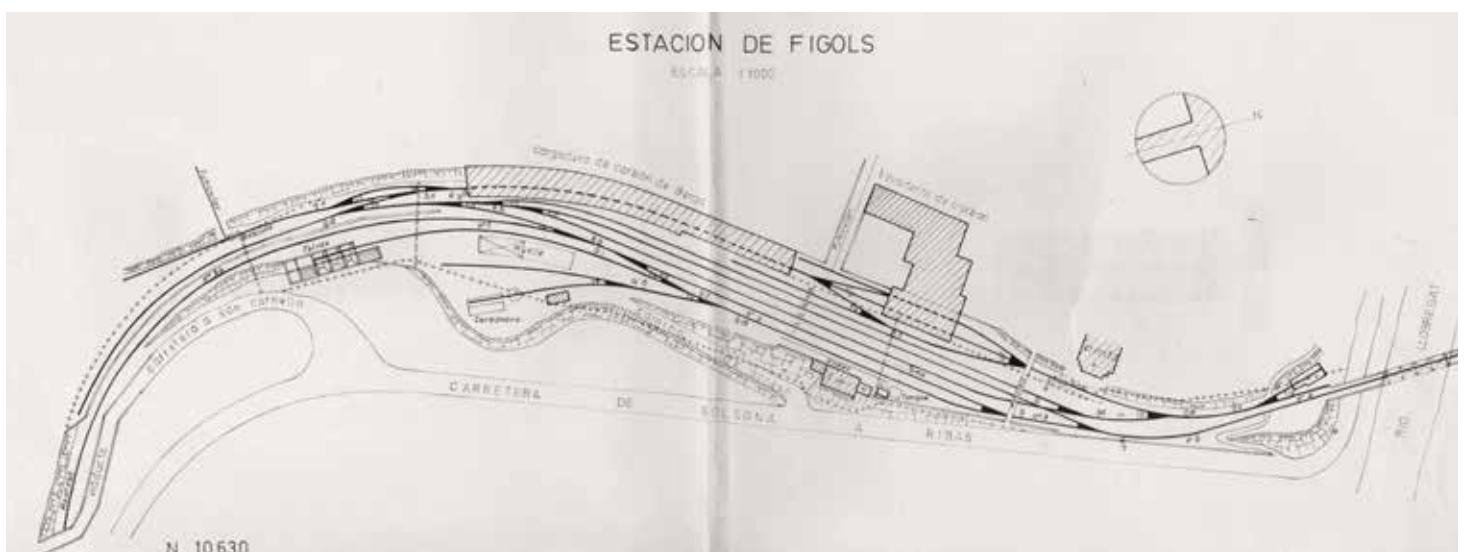
construïda a Mülheim (Ruhr) per la firma Ruhrtaler Maschinenfabrik Schwarz & Dyckerhoff l'any 1940, amb número de fàbrica 1065. Aquesta locomotora, que formava part d'un dels models unificats del constructor, era de dos eixos, del tipus -B- DM, i disposava de rodes de 560 mm de diàmetre. Originàriament estava equipada amb un motor dièsel de 4 cilindres que desenvolupava una potència total de 70-75 CV, però durant els anys seixanta va ser substituït per un motor Barreiros dièsel de sis cilindres. El motor transmetia la seva força a ambdós eixos de manera mecànica, a través d'un canvi de tres marxes i engranatges. Aquesta locomotora va donar molt bon resultat atès el seu fàcil manteniment. Va funcionar fins a la clausura de la línia i, després d'estar un temps apartada a l'estació de Fígols - les Mines, va ser adquirida per un magatzem de ferro vell. Actualment es troba conservada a les rodalies de Lleida.

L'elevada producció minera viscuda du-

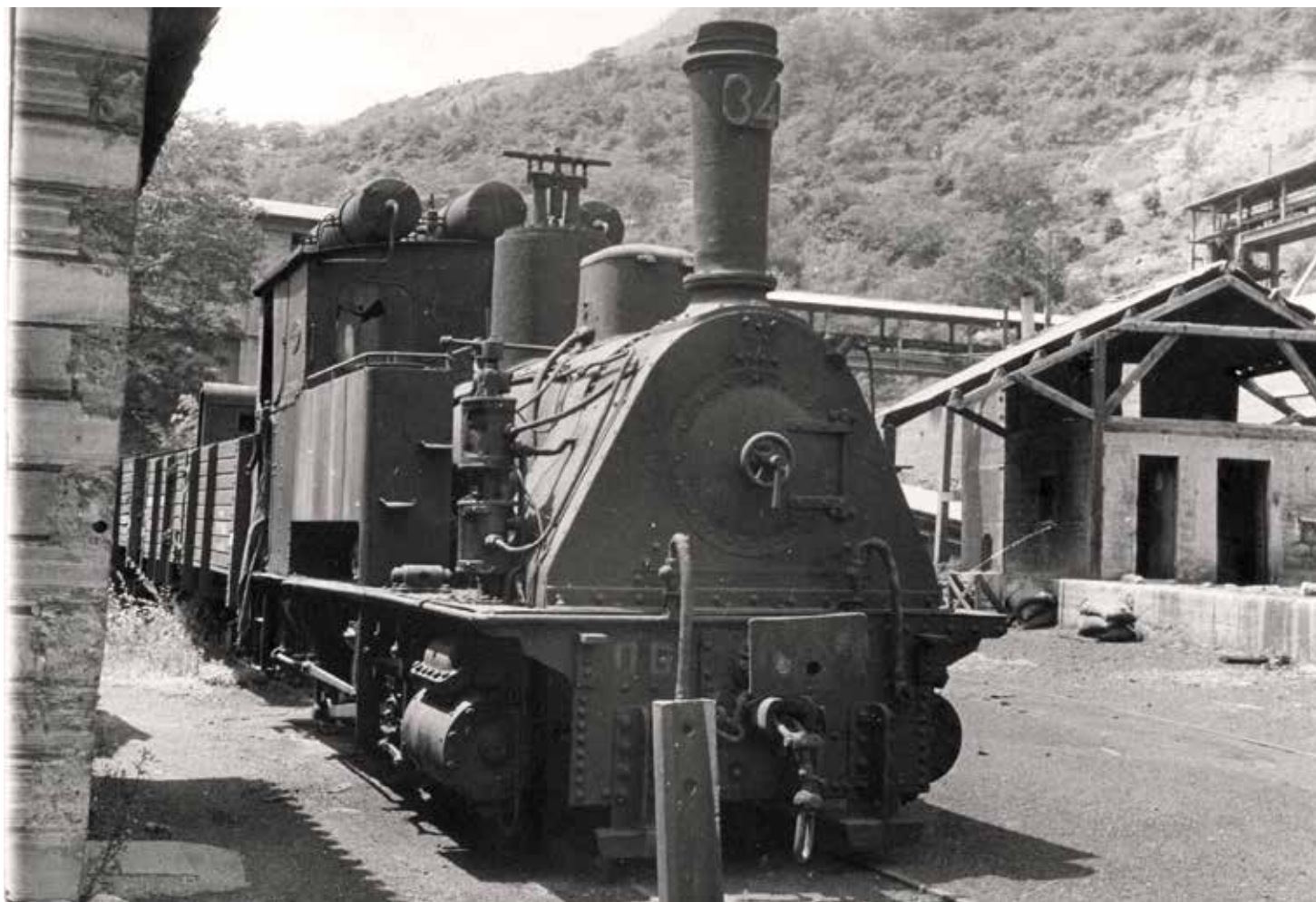
rant els anys quaranta va determinar la compra d'una nova locomotora l'any 1942. En aquest cas, la companyia va optar per adquirir una locomotora de vapor de segona mà, una opció molt més barata que la compra d'una locomotora de vapor nova o d'un tractor dièsel. Entre les diferents propostes en què es va comptar, l'escollida va ser la locomotora número 5 de l'antic ferrocarril de Cariñena a Zaragoza, que havia estat clausurat durant els anys trenta. Novament, la compra es va realitzar a través de l'empresa Ferrovías y Siderurgia. La màquina havia estat construïda a Manchester (Anglaterra) per l'empresa Sharp Steward & Co. Ltd. l'any 1885 i formava part d'una sèrie de cinc unitats servides al ferrocarril aragonès. Es tractava d'una locomotora del tipus 0-3-0 T, amb rodes de 914 mm de diàmetre. Els cilindres eren inclinats, la distribució era interior i la caldera, de vapor saturat, estava timbrada a 9 kg/cm². Comptava amb una potència de 130

CV, un esforç de tracció de 3.875 kg i un pes en servei de 17.000 kg. La locomotora va arribar a Fígols l'11 de juny de 1942 i, després de ser sotmesa a les pertinents reparacions, va ser batejada amb el nom d'Aurora. Va funcionar fins a principi dels anys seixanta quan el mal estat dels seus mecanismes van aconsellar la realització d'una gran reparació. El 22 de novembre de 1962 va ser enviada als tallers de Martorell-Central dels Ferrocarrils Catalans, tanmateix la locomotora va restar apartada sense reparar en un via morta durant força anys i, finalment, va ser desballestada.

La següent adquisició va arribar iniciada la dècada dels cinquanta. Es tractava d'una locomotora de vapor construïda a Bèlgica per la firma SA Energie l'any 1951. La seva comesa principal consistia en col·laborar en la tracció de trens des de l'estació de Fígols - les Mines fins al Port de Barcelona, és a dir, traspasar les vies de l'estació i circular per la xarxa dels Ferro-



Plànol de l'estació de Fígols - les Mines i les seves instal·lacions. ARXIU SALMERÓN (1944).



Una de les locomotores de vapor «Berga» llogades per Carbones de Berga als Ferrocarrils Catalans. ARXIU SALMERÓN (C1950).

carrils Catalans. Per aquest motiu, va ser necessari l'establiment d'un complex contracte de lloguer entre la companyia minera i la ferroviària en què se cedia la seva conducció al personal dels Ferrocarrils Catalans a canvi de que aquests asseguressin una circulació efectiva i permanent de la producció minera fins a Barcelona.

Aquesta locomotora, a més, era idèntica a les locomotores de les sèrie 201-208 dels Ferrocarrils Catalans, raó per la qual va ser provisionalment numerada com a 209 i, fins i tot, va circular pintada durant un temps amb el color verd característic de la companyia ferroviària, encara que unes grans inscripcions a ambdós laterals espe-

cificaven que la locomotora era propietat de les mines. Es tractava d'una locomotora 1-3-1 T i disposava d'unes rodes acoblades de 1.300 mm de diàmetres i d'unes rodes lliures de 750 mm. La distribució era cilíndrica, del tipus Walschaerts; la caldera, de vapor rescalfat, estava timbrada a 14 kg/cm²; i comptava amb una potència de 896 CV i un pes en servei de 48.400 kg. La locomotora va començar a funcionar el febrer de 1951 i va prestar servei fins a finals dels anys seixanta. A partir de llavors va quedar apartada en una via morta de l'estació de Martorell a l'espera de ser desballestada però, afortunadament (i gràcies a un contenciós entre ambdues companyies), finalment va ser preservada. Actualment forma part de la col·lecció històrica de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i, després d'haver estat sotmesa a un complet procés de restauració, podria remolcar trens històrics.

Paral·lelament, també a principi dels anys cinquanta, el reduït i ja antic material motor de maniobres amb què comptava la companyia Carbones de Berga va motivar l'adquisició d'una altra locomotora de vapor de segona mà, en aquest cas a la so-



La locomotora de vapor «Energie» a l'estació de Martorell-Central. ARXIU SALMERÓN (1955).



La locomotora dièsel Ruhrtaier de Carbons de Berga. Actualment es troba conservada a les rodalies de Lleida. FOTO AUTOR (2019).



La locomotora Goodman abandonada als tallers de Martorell. FOTO CARLES SALMERÓN (1973).

cietat filial Minas y Ferrocarril de Utrillas (Aragó). La locomotora escollida, després de complicades negociacions, va ser la número 11, construïda a Lieja (Bèlgica) per la firma SA Saint Leonard l'any 1896 i que, fins a la seva arribada a principi dels anys quaranta a Utrillas, havia funcionat per un ferrocarril miner d'Almeria. Es tractava d'una locomotora del tipus 0-3-0 T i comptava amb unes rodes de 1.000 mm de diàmetre. la caldera, de vapor saturat, estava timbrada a 12 kg/cm² i tenia un pes en servei de 30.000 kg. Atesa la seva vellesa, només va prestar servei durant uns anys i aviat va ser retirada de la circulació i substituïda per locomotores de lloguer dels Ferrocarrils Catalans.

Finalment, la darrera locomotora propietat de Carbons de Berga va arribar a Fígols a mitjan dècada dels cinquanta. Es tractava d'una locomotora elèctrica construïda a Chicago (Estats Units) l'any 1956 per l'empresa Goodman Manufacturing Company, una firma especialitzada en la construcció de locomotores mineres. La seva adquisició va formar part d'un conve-

ni signat entre l'Estat espanyol i els Estats Units d'Amèrica i, fins i tot, als seus laterals portava l'escut de l'Aliança per al Progrés. La màquina, una locomotora del tipus -B- E i un pes en servei de 15.000 kg, formava part d'un dels models unificats de la constructora i comptava amb rodes de 711 mm de diàmetre i dos motors elèctrics de 100 CV de potència cadascú, regulats per una controla. Podia circular per línies electrificades i prenia l'energia mitjançant dos tròleis similars als emprats als tramvies urbans. Com que originalment estava dissenyada per prestar servei en mines, no tenia cabina de conducció i feia només 762 mm d'alçada, però a Catalunya va ser completament reconstruïda per complir amb una comesa diferent, la càrrega de vagons a l'estació de Fígols - les Mines. La reconstrucció va portar-se a terme als tallers de Martorell dels Ferrocarrils Catalans i, encara que els primers dissenys preveïen la construcció d'una cabina central i diferents departaments a l'estil de les locomotores americanes dels anys seixanta, el resultat no va ser estèticament gaire afortunat. La

major part de les tasques de reconstrucció van finalitzar l'any 1963, però diversos motius van anar retardant el seu lliurament i, després de nombrosos problemes, va ser apartada a les vies de Martorell Central i, finalment, va ser desballestada.

En conclusió, el conjunt format pel material de tracció, les instal·lacions de l'estació de Fígols - les Mines i la resta de mitjans de transport auxiliars que prestaven servei entre les mines i la pròpia estació van configurar durant dècades un escenari industrial excepcional inèdit a cap altre lloc de Catalunya.

Bibliografia

- Salmerón i Bosch, Carles. Els Ferrocarrils Catalans. Terminus (Barcelona, 1985).
Salmerón i Bosch, Carles. Els Trens del Berguedà. Terminus (Barcelona, 1990).
Serra i Rotés, Rosa. Les Mines de Cercs. Quaderns de didàctica MNacTec - 11 (1998).

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

 **PLANA**
a s s e s s o r i a s . l