



Adéu, **Carrilet!**

LA SUPRESSIÓ DEL FERROCARRIL
DE MANRESA A OLVAN

A small white rectangular label is located below the subtitle.

MN. ÀNGEL PLA I TOMÀS

Adéu, **Carrilet!**

**LA SUPRESSIÓ DEL FERROCARRIL
DE MANRESA A OLVAN**

MN. ÀNGEL PLA I TOMÀS

GIRONELLA, 1999

L'AUTOR AGRAEIX SINCERAMENT LA COL·LABORACIÓ D'AQUELLES PERSONES
QUE LI HAN CEDIT DESINTERESSADAMENT LES FOTOGRAFIES PUBLICADES:
LLOBET, PAULÍ, SAÑA, BUSQUETS, DORCA, CLOTET, RAICH, STILART.

El proppassat any 1998 s'ha complert el XXV aniversari de la supressió del ferrocarril de via estreta de Manresa a Olvan-Berga, és a dir, del "Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga", vulgarment dit el Carrilet. Inaugurat, en el seu últim tram, el 1887, fou la primera línia de via estreta de Catalunya. Sorgí com una necessitat per al desenvolupament de la indústria tèxtil al llarg del riu Llobregat, com també de la mineria del carbó i de l'explotació forestal al Berguedà, i permeté una gran intensificació del seu comerç i del tràfic de viatgers. Va contribuir extraordinàriament, juntament amb la carretera traçada al seu costat, al progrés dels municipis per on passava, fent augmentar la seva població (Gironella passà de 763 habitants el 1857 a 5.703 el 1970), incentivant el desplaçament de caserius cap a la dreta del Llobregat, per on passava el tren (cas de Gironella i Sallent) o el desplaçament del mateix nucli municipal (cas de Navàs) i, com a resultat de tot plegat, elevant el nivell de vida de la seva gent. La seva clausura l'any 1973 va anar seguida d'una gran reculada econòmica del Berguedà, malgrat la millora que hagi pogut suposar l'Eix del Llobregat.

Però , per què va ser suprimit aquest ferrocarril durant tant de temps tan profitós per a l'Alt Llobregat i tan apreciat per la seva gent?

Sobre aquesta supressió, abans no es dugués a terme, vaig mantenir alguna correspondència amb el Governador Civil d'aquesta província en aquells moments, senyor Tomás Pelayo Ros, la qual pot ajudar a aclarir les raons d'aquella clausura. La meua intervenció davant el Governador Civil no responia pas, per part meua, a un profund coneixement tècnic i econòmic de l'explotació d'aquest ferrocarril, sinó simplement a un gran interès social per la seva continuïtat i a un gran amor a la terra a la qual servia.

I. PRESAGIS

El 2 de febrer de 1973 la premsa informava sobre un pla d'inversions per a millorar els ferrocarrils estatals de via estreta. Però alhora ja es preveia el tancament de línies, sempre que no se'n seguissin grans perjudicis socials.

El 4 de febrer d'aquell any el Consell d'Administració de la societat "Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga, S.A." notificava a través de la premsa que la Junta General Extraordinària d'accionistes del 4 desembre 1972 havia acordat amortitzar la totalitat de les obligacions hipotecàries de l'emissió de 1916 amb els seus interessos, que la Societat havia deixat de pagar per la suspensió de pagaments del 26 d'octubre de 1932. Això significava que, després de tant de temps d'immobilisme i de suspensió de pagaments, quelcom important es planejava sobre aquest ferrocarril. Calia treure entrebancs.

El 12 de març d'aquell mateix any "El Correo Catalán" (ara ja desaparegut) publicava una crònica del seu corresponsal a Berga, Salvador Trasserra, sobre la preparació del "II Consejo Económico Sindical del Bergadán" en la qual es manifestava la satisfacció produïda per l'aprovació, a l'últim Consell de Ministres, del túnel del Cadí, i el propòsit de sol·licitar "la prolongación del ferrocarril de ancho europeo que llega hasta Tarrasa desde Ciudad Condal y, en cambio, la supresión del ferrocarril de vía estrecha desde Sallent a Olbán." (el subratllat és meu).

La lectura d'aquesta notícia em va desconcertar. No m'explicava com una organització, la sindical, que tenia com a missió promoure el progrés econòmic i social de la comarca, pogués demanar la supressió del Carrilet i amb la ingènua esperança (qui els l'havia suggerit?) d'un altre ferrocarril, aquest de via ampla.

El dia 3 d'abril apareix en la premsa un crònica de Josep Quíet, des de Berga, en la qual s'apuntava les causes de la desaparició del Carrilet. Encara que la crònica parla de "temor", aquest es refereix només a la situació futura dels empleats de Feve. La supressió del tren semblava més aviat quelcom esperat i ben vist. Pel seu interès com a expressió d'una opinió popular, més o menys dirigida, la crònica és transcrita a continuació.

«BERGA.- Se confirma el temor del inmediato cierre de la línea férrea Olván-Manresa, con un recorrido de 45 kilómetros, propiedad de Feve, que en la actualidad es explotada por Ferrocarriles Catalanes. La decisión tomada por la empresa no ha sorprendido a nadie, ya que era esperada desde la pérdida de su principal fuente de riqueza, que hacía rentable la marcha del ferrocarril de vía estrecha, al consumir toda la extracción de carbón de las minas de Fígols la nueva central térmica, anulando las cinco mil toneladas que semanalmente se llegaron a transportar en convoyes. Por otra parte, el tránsito ferroviario quedaba reducido a un escaso servicio de pasajeros, incapaz de sostener el coste de la línea por la poca concurrencia. Al ponerse en marcha las obras del pantano de la Baells, obligaba a la compañía a elevar los raíles para no ser cubiertos por las aguas. Ante la inutilidad de las obras, se desistió de ello, poniendo fin al tramo férreo Olván-Guardiola, con una longitud de 20 km. Ya entonces se daba por segura la desaparición por completo del servicio ferroviario en la comarca, pero un convoy de pasajeros, portador del correo, va llegando todavía a la estación de Olván. Su presencia no reporta muchas ventajas, y en muchas ocasiones, a pesar del escaso tránsito, hay que lamentar accidentes en los pasos a nivel, siendo a la vez estorbo en las localidades enclavadas junto a los raíles, impidiendo la ampliación de sus calles.

«Ahora, transcurrido medio año, parece llegar a sus postrimerías, esperándose el aviso oficial del cierre. Uno de los escasos problemas que acarrearà la esperada fecha, repercutirá sobre los empleados de Feve, que suman alrededor de medio centenar...»



El Carrilet, al seu pas per Gironella, l'any 1970

II. CARTA AL GOVERNADOR CIVIL

Abans de llegir aquesta crònica a la premsa ja havia decidit escriure al Governador Civil de la província, senyor Tomás Pelayo Ros, com a màxima autoritat sindical seva i representant del govern de l'Estat. Un cop enllestida la carta, la hi vaig enviar el dia 3 d'abril. Deia així:

«Excelentísimo Señor:

»La prensa local (ver "El Correo Catalán", 12/3/1973) ha difundido la noticia de que el II Consejo Económico Sindical del Bergadán va a solicitar "la supresión del Ferrocarril de vía estrecha desde Sallent a Olbán". El contenido de esta noticia nos ha sorprendido sobremanera a muchos habitantes u oriundos del Alto Llobregat y nos ha apenado profundamente. Esto por varias razones:

»1. Porque la supresión de este medio de transporte, el único que puede enlazar directamnte el Alto Llobregat con la Barcelona urbana, industrial y comercial, no puede significar más que un nuevo retroceso para este territorio comarcal.

»2. Porque en estos momentos en que la concesión del túnel del Cadí hace concebir fundadas esperanzas de un nuevo despertar de las actividades turísticas, industriales y comerciales de esta comarca, serán necesarios más que nunca medios de transporte público, para las comunicaciones con el litoral, rápidos, directos, económicos y de gran capacidad, que sólo en un ferrocarril pueden hallarse cumplidamente.

»3. Por venir, esta petición de supresión, de parte de una entidad representativa de la comarca, cuya misión, según tengo entendido, es precisamente promover el desarrollo de la misma.

»Situación actual de los transportes públicos entre el Alto Llobregat y Barcelona

»1. El Ferrocarril de vía estrecha entre Manresa y Olbán

»Cuando el Estado se hizo cargo del mismo, hace varios años, y se efectuaron importantes mejoras, tales como cambiar las viejas máquinas de vapor por las actuales de diesel, renovar las vías en algunos tramos, ampliar los servicios, etc., el Ferrocarril se ganó nuevamente las preferencias del público viajero y conoció nuevos años de gran

actividad.

»Pero desde que el Ferrocarril pasó a depender de la actual compañía concesionaria comenzó una nueva decadencia para el mismo, que ya no pararía hasta llegar a la deplorable situación actual. Y esto, por lo que se refiere al servicio de pasajeros, debido a incuria en la conservación de vías y de material (viejos vagones, suciedad de los mismos, ventanas que no cierran, dejando a los pasajeros bajo las inclemencias del tiempo, deficiencias en el alumbrado, deficiente calefacción en invierno, composición mixta de trenes con vagones de pasajeros y otros de mercancías -carbón-, descuido de las vías, con los consiguientes descarrilamientos y víctimas humanas, etc.).

»Todo esto tenía que acabar con la paciencia y la confianza del público usuario, quien poco a poco se vio obligado, cuando no pudo procurarse su vehículo propio de transporte, a pasarse al transporte público por carretera, que efectúa la Cía. General de Autotransportes, S.A. (C.G.A.T.S.A.), con domicilio en Berga. ¿Qué vinculación de

El Carrilet, estacionat a Cal Rosal (Olvan)



intereses existe entre C.G.A.T.S.A., la sociedad "Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga" y la actual compañía concesionaria de la explotación del Ferrocarril? Lo ignoro. Pero se tiene la impresión de haberse sacrificado el Ferrocarril en favor del transporte por carretera de C.G.A.T.S.A., que debía ofrecer mayores beneficios. No pretendo acusar a nadie, sino intentar hallar la causa de una situación deplorable, que no parece normal.

»El único servicio actual ascendente y descendente del Ferrocarril entre Manresa y Olbán parece pensado adrede para que nadie lo use; pues ni sirve a los barceloneses para desplazarse a pasar unas horas en el Alto Llobregat y regresar en el mismo a Barcelona, ni a los habitantes de aquella comarca para sus desplazamientos de ida y vuelta a Barcelona, debido a lo absurdo de su horario.

»2. El servicio de autobuses de C.G.A.T.S.A.

»Estos pueden ser aceptables (a pesar de lo caros y lentos) para las comunicaciones de breve recorrido dentro de la comarca, pero resultan inevitablemente inadecuados para las comunicaciones del Alto Llobregat con Barcelona. En un reciente estudio sociológico efectuado con la colaboración de los párrocos del Alto Llobregat se hacía constar al respecto: "Evidentemente, la falta de buenas combinaciones con Barcelona es un inconveniente para el desarrollo de la comarca". ("Sociologia Religiosa i Pastoral de Conjunt de la Comarca de l'Alt Llobregat". Estudio nº 58. Institut de Sociologia Aplicada ISPA. Barcelona, 1972, pág. 91). Véase sus inconvenientes:

»a) Son un transporte caro (a 1 pta. por km.) en comparación con los precios de la RENFE (0,50 pta. por km. en 3ª aproximadamente).

»b) Son un transporte lento. Necesitan una hora y media para un recorrido de 50 kms. entre Manresa y Berga, debido a la gran cantidad de paradas, a las características de la carretera y a la gran densidad de tráfico, el cual va en aumento cada día.

»c) Son un transporte de capacidad muy reducida, tanto en el número de pasajeros como con respecto al equipaje, a veces abultado, de los usuarios: excursionistas, estudiantes, pequeños comerciantes, artesanos...



Passatgers del Carrilet, a Cal Rosal

»d) C.G.A.T.S.A. se despreocupa de ajustar el horario de sus servicios, en lo que cabe, a los horarios de las líneas férreas (RENFE y FF.CC. Catalanes) que nacen o terminan en Manresa. Éste es un inconveniente grave, por causa de las largas e incómodas esperas en Manresa y de unos viajes largos en exceso en las comunicaciones con Barcelona.

»El único servicio desde Barcelona a Berga (118 kms.) que resulta menos largo es el que se efectúa a través de FF.CC. Catalanes, partiendo de Pl. España de Barcelona hasta Manresa y prosiguiendo en autobús, el cual suele durar, en la mayoría de los casos, unas 3 horas 15 minutos. Pero los servicios de regreso a Barcelona por esta misma línea y, en general, todos los viajes en uno u otro sentido realizados a través de RENFE entre Berga y Barcelona suelen durar entre 3 horas 45 minutos y 4 horas, como mínimo, suponiendo que no haya retrasos, debido todo ello a los indicados desajustes en los horarios. La situación empeora en el caso de aquellos viajeros que ignoran las combinaciones menos desfavorables, los cuales suelen ser la mayoría. Pues el pasajero que confiadamente sale de Barcelona, por ejemplo, en el tren de la RENFE de las 7 horas llegará a Berga no antes de las 12.30 h., y quien salga en el tren de las 9.15 h. de la misma línea no llegará a Berga antes de las 14.13 h., cinco horas más tarde en ambos casos. Y lo mismo le ocurre al pasajero que, por ejemplo, sale de Berga en el servicio de las 12.15, el cual no llegará a Barcelona antes de las 16.20 por RENFE o las 16.40 por FF.CC. Catalanes.

»Tanto o más ilustrativo de lo que acabo de exponer es lo que viene ocurriendo con el último servicio diario de que se dispone para regresar a Barcelona desde Berga. Este último servicio diario sale de Berga a las 18.45 h. y llega a Manresa a las 20.14 h. Si se opta por continuar viaje en la RENFE, hay que esperar hasta las 21 h. y se llega a Barcelona (si no hay retraso) a las 22.30 h. Total, cuatro horas menos 15 minutos. Si se opta por continuar viaje en FF.CC. Catalanes, habrá que esperar en Manresa hasta las 21.10 h. y se llegará a Barcelona a las 23.10 h. Total, cuatro horas 25 minutos de viaje a estas horas de la noche. Todo ello se traduce en unos viajes entre Berga y Barcelona (y poblaciones intermedias) largos en exceso, caros e incómodos, según he podido comprobar personalmente en incontables ocasiones a lo largo de

varios años, sin que se aprecie mejora alguna.

»Tanto es así, que una empresa de autocares de Berga (supongo que vinculada a C.G.A.T.S.A.) ha montado un "servicio discrecional" (más bien parece una línea regular) directo entre Berga y Barcelona, con paradas en cada una de las estaciones de C.G.A.T.S.A., en las cuales recoge y deja pasajeros.

Efectúa servicios los sábados, domingos, festivos

y postfestivos, lunes y martes, con tres servicios semanales en cada sentido, por lo menos. A pesar de lo caro que resulta este servicio directo en autobús y de que suele tardar no menos de unas 3 horas en el trayecto, son muchos los pasajeros que recurren a él, ante los inconvenientes descritos del servicio normal.

»Capítulo aparte lo constituirían las comunicaciones entre Barcelona y las poblaciones situadas más al Norte de Berga, cuyas dificultades, después de lo expuesto, cualquiera podrá imaginar.



Locomotora «Monistrol 209», una de les que conduïen el Carrilet de Manresa a Olvan



La primitiva locomotora de vapor del Carrilet.

»Solución posible

»Lo peor que podría ocurrir, a mi modesto juicio, para el Alto Llobregat sería suprimir el actual Ferrocarril y levantar la vía, con la ingenua esperanza de que con el tiempo se iba a construir otra nueva, como algunos sueñan, o simplemente dejar las cosas como ahora están. Sería un daño irreparable para la promoción de esta comarca o incluso para la conservación de su nivel de desarrollo actual. La solución podría ser ésta:

»A. Cesar inmediatamente la compañía concesionaria actual en la explotación de esta línea de Ferrocarril entre Manresa y Olbán y pasar a depender directamente del organismo estatal correspondiente.

»B. Eliminar totalmente los viejos vagones de madera y reemplazarlos por vagones metálicos, como los empleados ya por FF.CC. Catalanes en varios de sus servicios, y cuidar de su limpieza y buen estado.

»C. Establecer un número suficiente y adecuado de servicios de trenes directos con Barcelona como continuación de los servicios actuales que FF.CC. Catalanes tienen entre Barcelona y Manresa, y que, incomprensiblemente, mueren aquí. Téngase en cuenta que la línea de FF.CC. Catalanes entre Barcelona y Manresa tiene las mismas características y la misma estación que la de Manresa a Olbán.

»D. Solicitar del Estado la prolongación de la línea del Ferrocarril de Manresa a Olbán hasta Berga, por lo menos, ya que en la actualidad, al no poder continuar por el valle del Llobregat hasta Guardiola, debido al pantano de la Baells, ya no existe razón alguna para que la línea férrea vaya a morir a Olbán.

»E. Solicitar también del Estado, si se creyere oportuno, la modificación del trazado de la línea en los tramos del casco urbano de algunas poblaciones que así lo deseen, tales como Sallent, Navás, Puigreig, Gironella... Aunque, sobre este particular, conviene advertir que:

»1º Las estaciones de ferrocarril alejadas del casco urbano pueden ser igualmente una ventaja y un inconveniente, a veces más esto último.

»2º Las actuales máquinas diesel y los vagones metálicos modernos, a diferencia de las actuales máquinas y vagones no tienen por

qué desdecir del decoro de aquellas poblaciones, como algunos lamentan.

»3º El peligro para estas poblaciones que el número de servicios diarios de estos trenes podría suponer es realmente insignificante en comparación con el que supone en la actualidad la riada de miles de vehículos de todo género que diariamente, casi en caravana, cruzan estas mismas poblaciones.

»f) Exigir que C.G.A.T.S.A. ajuste de inmediato sus horarios lo mejor posible con los de RENFE y de FF.CC. Catalanes, especialmente con los de aquella, una vez que FF.CC. Catalanes ya prosiga directamente hasta el Alto Llobregat, obligándola, además, a que todas sus salidas de Manresa se efectúen desde las estaciones de aquellas líneas de ferrocarril, y sus llegadas, igualmente, hasta las mismas líneas, y no sólo para algunos servicios, como ocurre en la actualidad, evitando así a los pasajeros el inconveniente frecuente de tener que hacer a pie y con prisas el trayecto que separa la estación de la RENFE y la central de los autobuses de C.G.A.T.S.A.

El Carrilet, vist pel dibuixant Peñarroya, en un programa de Festa Major



»Rentabilidad y ventajas del ferrocarril

»Se ha aducido como causa de supresión del Ferrocarril desde Balsareny a Olbán la falta de rentabilidad del mismo, con déficit en su explotación. Pero esta falta de rentabilidad mínima exigible hay que achacarla, evidentemente, al estado actual tan irracional y deplorable de su explotación. Lo cual no prueba, en absoluto, que una explotación racional del mismo, con las reformas que se propone y se desea, no vaya a ser tan rentable, por lo menos, como las demás explotaciones de la RENFE, de que gozan los demás ciudadanos españoles.

Hay que pensar, además, en el incremento de pasajeros que se ha de producir con la promoción turística de la comarca y la reactivación de su desarrollo con la construcción del túnel del Cadí.

De otra parte, las ventajas que el Ferrocarril puede aportar para el Alto Llobregat, entre otras, son:

*Mayor comodidad, en todos sentidos, para los pasajeros.

*Mayor capacidad de transporte, en todos los aspectos.

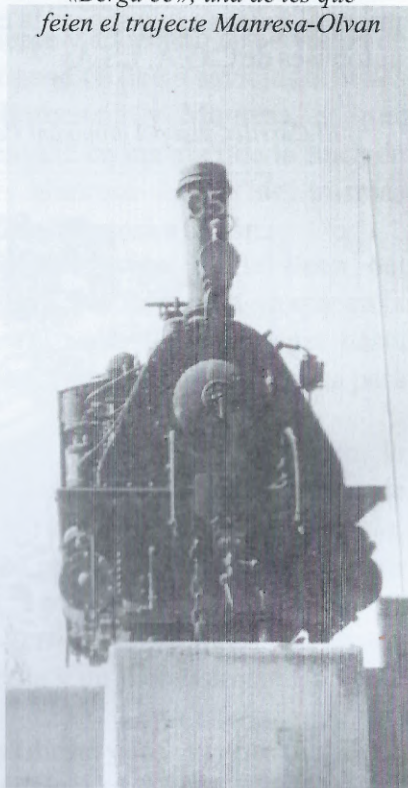
*Precio más económico.

*Mayor rapidez y regularidad en los viajes desde y para Barcelona.

*Descongestión del tráfico por carretera.

Hasta hace poco se creyó que el desarrollo regional exigía y llevaba consigo la supresión de los ferrocarriles o los hacía innecesarios, pudiendo ser sustituidos por el transporte de carretera. Hoy se está de vuelta de este error, como repetidamente ha puesto de manifiesto nuestro actual Ministro de Obras Públicas. El ferrocarril tiene sus ventajas, que lo hacen hoy por hoy insustituible en varios aspectos. Sería una lástima que las poblaciones del

*Locomotora de vapor tipus
«Berga 35», una de les que
feien el trajecte Manresa-Olvan*



Alto Llobregat fueran víctimas inconscientes de unos criterios ya superados y perdieran la oportunidad de mantener y mejorar un medio de transporte que tanto necesitan y van a necesitar

»Si un día lejano se llegara a construir en el Eje del Llobregat un moderno ferrocarril de ancho europeo que enlazara con el actual de FF.CC. Catalanes entre Barcelona y Terrassa, como piensa solicitar el citado II Consejo Económico Sindical del Berguedà (véase período citado), bienvenido sea dicho ferrocarril. Pero, entretanto, sería una lástima que una vez más aquí lo mejor (por lo demás, utópico) fuera enemigo de lo bueno (aquí, además, necesario y urgente), y nos quedáramos sin ferrocarril.

»Le ruego y agradeceré en el alma, Excmo. Señor, tenga a bien acoger este escrito redactado con el mayor aprecio por este rincón de nuestra provincia y de nuestra Patria, haga cuanto esté en sus manos para que este nuestro Ferrocarril no muera, sino que renazca con nuevos bríos para bien de nuestros pueblos y de nuestras gentes del Alto Llobregat y de cuantos quieran gozar de hospitalidad.

»Dios guarde a Vuestra Excia. muchos años

»Barcelona, a 3 de abril de 1973»

III. RESPOSTA DEL GOVERNADOR CIVIL

L'endemà mateix de rebre la meua carta el Governador Civil m'enviava la seva resposta esperançadora al meu domicili de Barcelona, on llavors residia. La carta deia així:

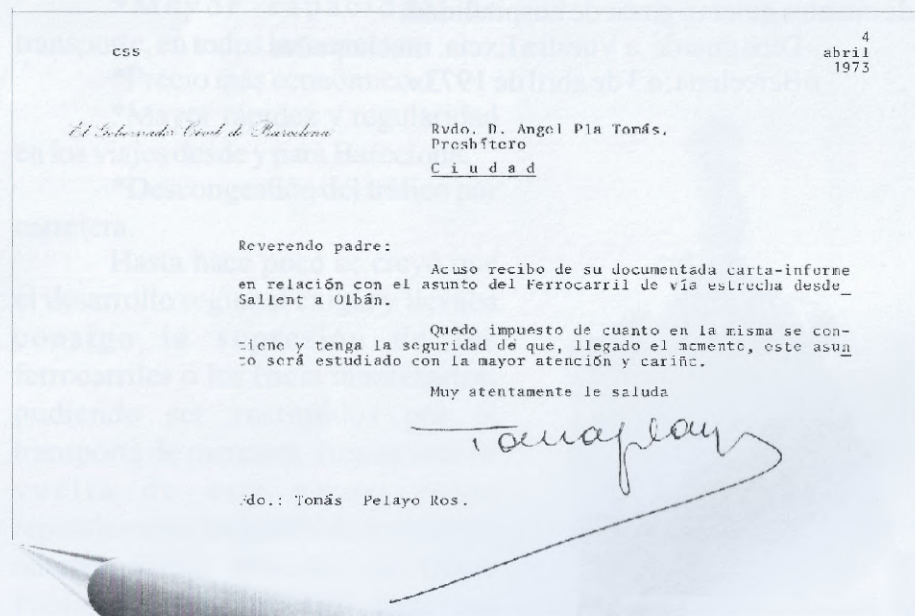
«4 abril 1973

»Reverendo Padre:

»Acuso recibo de su documentada carta-informe en relación con el asunto del Ferrocarril de vía estrecha desde Sallent a Olbán.

»Quedo impuesto de cuanto en la misma se contiene y tenga la seguridad de que, llegado el momento, este asunto será estudiado con la mayor atención y cariño.

»Fdo.: Tomás Pelayo Ros»



Primera carta del Governador Civil de Barcelona a l'autor.

Durant uns dies vaig estar esperant a veure si rebia alguna altra comunicació. Efectivament, vaig rebre una altra carta del Governador Civil, datada el dia 18 d'abril, en la qual m'anunciava que havia obert una informació prop de la Jefatura Regional de Transportes Terrestres sobre la supressió del Ferrocarril, el resultat de la qual em seria comunicat. La carta feia així:

«18 abril 1973

»Reverendo Padre:

»Al recibo de su escrito de fecha 3 del mes actual, relacionado con el problema que puede representar la supresión del Ferrocarril de vía estrecha desde Sallent a Olbán, he abierto una información cerca de la Jefatura de Transportes Terrestres, cuyo resultado le comunicaré en su día.

»Hasta entonces, reciba un afectuoso saludo.

»Fdo: Tomás Pelayo Ros"»

IV. INFORME DE LA 5ª JEFATURA REGIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Efectivament, en compliment de la seva paraula, el dia 2 de maig m'enviava una fotocòpia de l'informe que la Jefatura Regional de Transportes Terrestres li havia tramès. L'informe deia així:

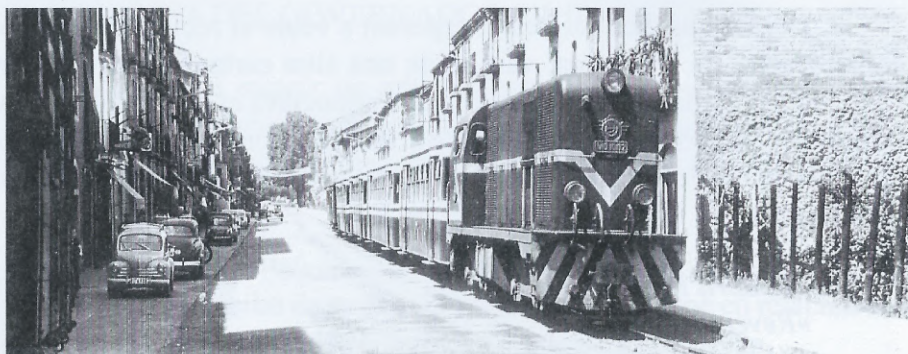
«MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

»Dirección General de Transportes Terrestres

»5ª JEFATURA REGIONAL

»NOTA RELATIVA A LA SUPRESIÓN DEL F.C. MANRESA-OLVAN

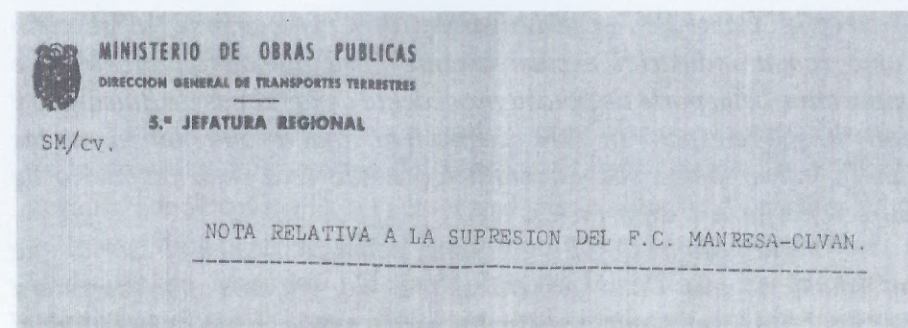
»El ferrocarril de Vía Estrecha de Manresa a Olvan pertenece a F.E.V.E y lo explota mediante contrato la Cía. General de FF.CC. Catalanes, S.A. por tratarse de un tramo intermedio entre la línea de



El Carrilet, al seu pas per Gironella, l'any 1965

Barcelona a Manresa y la de Olván-Guardiola que se explotó hasta el 2 de mayo del año pasado, en que fue cerrada definitivamente por expropiación forzosa, a causa de la construcción del pantano de La Baells. La continuidad de la explotación era imprescindible, debido a la importancia que el transporte de carbón y cemento, procedente de Fígols, representó hace unos años, hasta el punto de que en el año 1962 se transportaron procedentes del f.c. Olván-Guardiola, actualmente cerrado, 184.456 Tn. de carbón y 4.179 de cemento. La puesta en servicio de la central térmica de Fígols anuló los transportes de carbón, y por eso antes del cierre del tramo Olván-Guardiola (año 1971) los transportes efectuados por la línea de Manresa-Olván, tanto de carbón como de cemento, fueron nulos.

»Sin transporte de mercancías, como antes hemos visto, y con un número de viajeros/km. que en el año 1962 fue de 12.215.000 y en 1972 ha descendido a 1.100.000, se comprenderá que la actividad del ferrocarril Manresa a Olván es nula. Si tenemos en cuenta que los viajeros/km. antes indicados, con un recorrido medio de 9,4 kms. por viajero representa un transporte diario entre ida y vuelta de 321 viajeros, o sea, 160 de ida y vuelta, se comprenderá fácilmente que también, en lo que a transporte de viajeros se refiere, la actividad del f.c. puede considerarse casi nula, lo cual, por otra parte, es fácil deducir, ya que un ferrocarril de cerca de 47 kms. sirve a una zona de escasa población y paralela a una carretera. Dichos resultados no pueden atribuirse, por esta última razón, a las deficiencias del servicio ferroviario, que actualmente está limitado a un tren diario de ida y vuelta.



Encapçalament de l'informe de la Jefatura Regional de Transportes

»Si se organizara un buen servicio de trenes, por ejemplo, cada hora en ambos sentidos, se precisarían dos composiciones en servicio y una en revisión, lo que representaría una inversión en material móvil del orden de 110.000.000 de pesetas y en este caso se puede asegurar que el número de viajeros en cada tren no sería superior a 25.

»La línea debería renovarse en un 80 %, lo que representaría una inversión del orden de 125.000.000 de pesetas.

»Todas estas fuertes inversiones, ya se ha visto que no tendrían ninguna contrapartida, por insuficiencia clara de viajeros. Los productos de la explotación, que en el año 1972 alcanzaron un déficit de 12,8 millones de pesetas, sin tener en cuenta amortizaciones, se incrementarían enormemente en unas proporciones que en forma alguna pueden compararse con los resultados de la RENFE.

»Como hemos dicho antes, la línea coincide entre Sallent y Olván, con la carretera, con numerosos pasos a nivel, que si no representan peligro grave, es debido a la escasa circulación ferroviaria, pero esta circunstancia permitiría, con el cierre del tramo de Balsareny a Olván, el acondicionamiento de la carretera, dándole las características que la construcción del túnel del Cadí forzosamente ha de exigir. Si a ello sumamos el estado avanzado de las obras de la carretera que ha de unir Manresa con Barcelona, nos encontramos que la supresión del servicio ferroviario entre Balsareny y Olván es paso necesario para poder dotar de una vía de acceso moderna y capaz a todo el Alto Llobregat y su unión no tan sólo con Barcelona sino con la Cerdanya.

»El tramo Manresa-Balsareny debe mantenerse en servicio como ramal industrial exclusivamente para atender el creciente e importante transporte de potasa procedente de las zonas de Balsareny y Sallent, que se espera en 1974 alcancen un total de 500.000 Tn., de las que la mayor parte van directamente desde esta zona al puerto de Barcelona, para la exportación.

»Entre Manresa y Berga existe, como se dice en el escrito que informamos, una línea de transporte de viajeros por carretera (C.G.A.T.S.A.) más que suficiente para atender con comodidad el servicio de viajeros de aquella zona y que enlaza con FF.CC. Catalanes y con RENFE en Manresa. Actualmente se ha hecho un reajuste de expediciones de la indicada línea, con el fin de asegurar debidamente los enlaces, el cual está en vías de reajustarse nuevamente, debido a que las dificultades circulatorias crean algunos retrasos y complicaciones.

»La prolongación del ferrocarril de Olván hasta Berga, después de cuanto acabamos de exponer, parece que no procede ser comentado, ya que está totalmente fuera de las posibilidades económicas y de las conveniencias del país y de la comarca.

»La Jefatura Regional de Transportes Terrestres está, como siempre, a la total disposición de los usuarios para atender aquellas sugerencias justas y razonadas, orientadas a la mejora del servicio. Es indudable que una vez cerrado el ferrocarril entre Balsareny y Olván, deberá procederse a un nuevo estudio de expediciones por carretera, entre el tramo Manresa-Berga, para ajustarlas debidamente, de forma que los viajes entre el Alto Llobregat y Barcelona puedan realizarse cómoda y rápidamente, lo cual será factible si, como se espera, la supresión del f.c. permite una rápida mejora de la carretera.

»Barcelona, 28 de abril de 1973»

V. RÈPLICA A L'INFORME DE LA JEFATURA REGIONAL DE TRANSPORTS

Llegit l'informe, em va semblar prou clar que la veritable causa de la programada supressió del Ferrocarril, més que no pas el resultat deficitari de l'explotació, tot i ésser real, era la voluntat d'aprofitar l'espai de la seva línia per a eixamplar la carretera adjacent cap al futur túnel del Cadí des de Manresa i després des de Barcelona. Es tractava de convèncer d'això les autoritats, i tot altre raonament, tot altre projecte, tota altra alternativa que no fos la supressió del Ferrocarril havia de ser desqualificada. Amb tot i això, no vaig poder estar-me de replicar aquell informe amb una altra carta al Governador Civil, amb data de 5 de maig. La llarga carta deia:

«Excelentísimo Señor:

Quiero agradecer, ante todo, a V.E. la atención dispensada a mi escrito del pasado día 3 de abril sobre el Ferrocarril de vía estrecha entre Sallent y Olván.

»En cuanto al informe elaborado por la 5ª Jefatura Regional de Transportes Terrestres, supongo que me ha sido remitido por V.E. para dárseme la oportunidad de expresar mis observaciones al mismo, deber que paso a cumplir gustosamente a continuación.

»1. Veo en el citado informe que, para determinar el número posible de viajeros que transportaría el ferrocarril en cuestión en el supuesto de su reorganización, se parte del número de aquéllos que actualmente transporta (321 diarios) en su estado de subexplotación. Así se llega a la peregrina conclusión de que cada tren no llevaría más de 25 pasajeros.

»Lo correcto era haber partido del número de pasajeros que actualmente usan el transporte público, por ferrocarril o por carretera, entre Berga y Manresa, y de las necesidades futuras cuando se abra el túnel del Cadí. El informe omite este número actual de pasajeros en lo que se refiere a los autobuses de C.G.A.T.S.A., el cual debe ser bastante elevado.

»También habría sido correcto partir, como dato mínimo, del número de pasajeros transportados por este ferrocarril en 1962, cuando funcionaba aún con cierta regularidad.

»En este caso, y haciendo iguales cálculos, tendríamos un número de pasajeros previsto de 3.564 diarios, como mínimo, en lugar de los 321 señalados.

»Permítaseme una comparación. Si se hubiese empleado, por ejemplo, para el cálculo de los futuros usuarios del túnel del Cadí, el método de cálculo de previsiones que ha usado el informe, habría habido que partir del número actual de usuarios de la pista que atraviesa dicha sierra desde Castellar de n'Hug, lo que habría conducido a los resultados más pesimistas.

»2. Para calcular el coste de explotación de una supuesta reorganización del Ferrocarril, el informe en cuestión parte del supuesto de uno servicio de trenes "cada hora en ambos sentidos". Esta frecuencia no existe siquiera en la línea de FF.CC. Catalanes entre Barcelona y Manresa, la cual tiene un servicio regular cada dos horas. Pero las gentes del Alto Llobregat nos contentaríamos incluso con menos servicios al día que éstos (en lugar del único actual), si otra cosa no era factible.

»3. Se afirma en el informe que la supuesta reorganización del Ferrocarril exigiría renovar la línea en un 80 % y una inversión en material móvil del orden de 110 millones de pesetas. Lo cual, junto con el hecho de existir un solo servicio diario en ambos sentidos, significa que la explotación actual del Ferrocarril es deficiente en todos los aspectos. En cambio, por otro lado, se afirma que los resultados de la actividad actual casi nula del mismo no pueden atribuirse a deficiencias del servicio ferroviario. ¿Cómo se compaginan las dos cosas?

»Si el informe hubiese recogido las cifras totales anuales de pasajeros transportados por el Ferrocarril durante la última década, y en otro gráfico el creciente deterioro y la supresión de servicios a lo largo de estos años, podría verse el paralelismo existente entre ambos hechos.

»La explotación actual es deficiente hasta el punto que explica la disminución del número de pasajeros; pero no tanto como para exigir de inmediato la cuantía de las inversiones que se citan. La deficiencia principal e inmediata está en la falta de servicios. Estoy convencido que, si se quisiera realmente, con el material aprovechable existente y con la reposición y adquisición de lo necesario, se podría reorganizar en breve tiempo esta línea sin grandes dispendios, mientras se procedía a su mejora gradualmente.

»4. En el informe se dan por cómodos y suficientes los servicios de los autobuses de C.G.A.T.S.A. por carretera. Aun suponiendo la relatividad subjetiva de estos conceptos, por experiencia personal no puedo aceptar que expresen la realidad objetiva, sobre todo, cuando se trata de desplazamientos desde el Alto Llobregat para continuar viaje hacia Barcelona, debido al número de pasajeros, a la condición de las carreteras, al creciente tráfico y a los transbordos y enlaces en Manresa.

»La situación se ha agravado últimamente con la autorización concedida a esta línea de llevar pasajeros de pie, aunque sea con limitaciones, que no siempre se cumplen, según he podido comprobar.

»5. Se dice en el informe que la supresión del Ferrocarril permitirá el acondicionamiento de la actual carretera conforme a las exigencias del túnel del Cadí. Posiblemente haya que buscar aquí el principal móvil de aquella pretendida supresión y no en los resultados de su explotación. Pero resulta difícil de aceptar, realmente, que sea dicha supresión "paso necesario para poder dotar de una vía de acceso moderna y capaz a todo el Alto Llobregat", como se afirma. Dicha carretera, por todos deseada, sólo en algunos tramos podría beneficiarse del espacio ganado a la vía del tren. Y aun así, la supresión, por ello, de un medio de transporte como el ferrocarril, con sus grandes ventajas, creo que sería un precio demasiado alto, además de un perjuicio innecesario, para los habitantes de aquella comarca.

»La carretera puede y debe coexistir con el tren, y para ello, debe trazarse con independencia del mismo y conforme a las exigencias de una ruta internacional en consonancia con la naturaleza del túnel del Cadí, no con el criterio limitado conforme a rutas comarcales con que fueron trazadas la actual carretera y la vía del Ferrocarril.

»Últimamente se han interesado muchos por el llamado Eje del Llobregat como vía de comunicación. Pero ¿existe el mismo interés por el transporte público de viajeros en esta ruta? ¿Se ha planteado alguien en toda su amplitud el problema del transporte público de viajeros entre las comarcas pirenaicas y Brcelona? ¿Puede considerarse un transporte adecuado, rápido, cómodo, económico y suficiente el realizado únicamente en autobuses desde la Cerdanya a Manresa a través de una carretera comarcal aunque acondicionada? ¿No se mitigaría sensiblemente el problema, si partiera de Berga, por lo menos, una línea

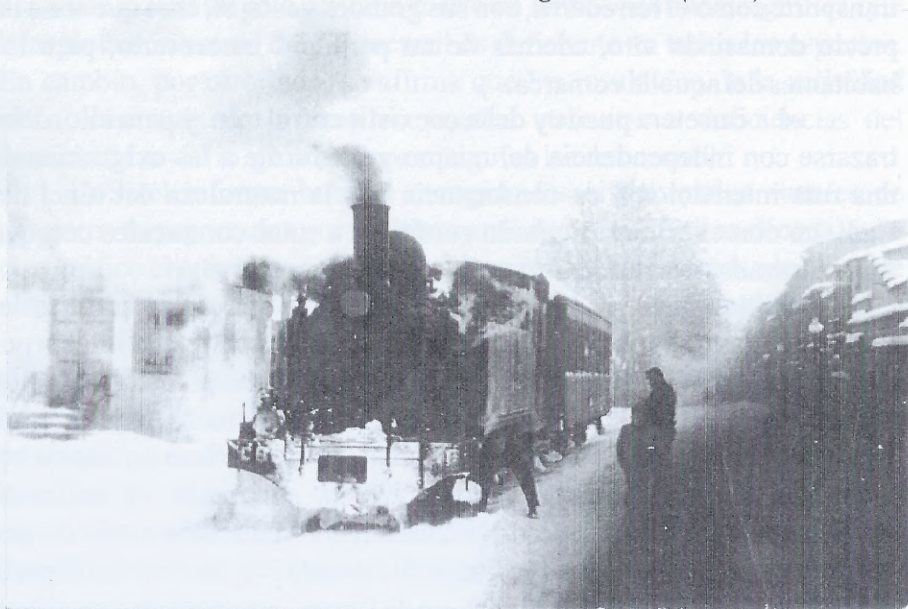
»Tal vez, si se mirara desde este punto de vista el transporte público de viajeros de las comarcas pirenaicas, pensando en la apertura del túnel del Cadí, se vería de otro modo, distinto de cómo lo ven algunos, este asunto del ferrocarril entre Manresa y Berga, y cabría aún alguna esperanza para quienes pensamos que su función no es inútil en la actualidad, sino, al contrario, más necesaria que nunca en este momento de creciente saturación de tráfico privado en las carreteras, con el consiguiente número creciente de accidentes y de víctimas.

»Con esta leve esperanza y agradeciendo anticipadamente la atención que quiera dispensar también al presente escrito, saludo atenta y respetuosamente a V.E., cuya vida Dios guarde.

»Barcelona, a 5 de mayo de 1973»

No puc pas queixar-me de l'atenció que va prestar a la meva carta el Governador Civil, encara que resultés infructuosa. El dia 8 de maig m'escrivia comunicant-me la seva recepció. Encara que no m'ho digués, també aquesta carta devia passar a informació de la Jefatura de Transportes Terrestres.

El Carrilet, a Gironella, un dia de gran nevada (1962?)



VI. 2n INFORME DE LA 5ª JEFATURA REGIONAL DE TRANSPORTES

Era ja el 25 de maig quan el Governador Civil m'enviava fotocòpia de l'informe que ell devia haver demanat i que li enviava la 5ª Jefatura Regional de Transportes. L'informe deia així:

«Nota ampliatoria sobre la supresión del F.C. Manresa-Olván

»1º) *El ferrocarril Manresa-Olván serviría exclusivamente el servicio de viajeros.*

»2º) *La explotación requeriría el acondicionamiento de la línea y la construcción de una estación-término en Berga.*

»3º) *El reducido tráfico de viajeros, fundamentalmente local, no puede justificar en forma alguna el acondicionamiento de la línea y su explotación. Si se pusieran pocos trenes, el mantenimiento de la infraestructura y los costos de explotación serían ruinosos, y si se aumentara el servicio, el aprovechamiento de los trenes sería irrisorio.*

»4º) *La comparación con líneas similares, de análoga densidad de población, reafirma la insuficiencia de tráfico ferroviario para mantener el servicio.*

»5º) *La permanencia del f.c. crearía sobrecostos enormes al acondicionamiento de la carretera (supresión de pasos a nivel, cambios de trazado, etc.) que ha de acceder al túnel del Cadí.*

»6º) *El futuro túnel del Cadí aumentará considerablemente la circulación por carretera y no afectaría de forma sensible al tráfico ferroviario. Es por ello que debe facilitarse y realizarse con urgencia la mejora de la carretera.*

»7º) *La motorización española, que según las previsiones de la Comisaría del Plan de Desarrollo, confirmadas en el tiempo transcurrido, se triplicará en la década de los 70, acelerará el desvío del tráfico hacia la carretera tanto en vehículos particulares como públicos, en aquellos ferrocarriles de escaso recorrido que no atienden a transportes masivos de viajeros, y por tanto, no están servidos con gran frecuencia de trenes, como ha ocurrido en todos los países desarrollados.*

»8º) *En la comarca afectada, es general la opinión, y por otra parte coincide con la realidad, de que el ferrocarril obstaculiza la*

posibilidad de acondicionar debidamente la carretera, lo que consideran fundamental para el desarrollo de la Comarca, y para la eficacia del túnel del Cadí.

»9º) La supresión del f.c. mejorará en gran manera las condiciones urbanísticas de muchos pueblos atravesados por el mismo.

»10º) Los transportes regulares de viajeros por carretera directos desde aquella comarca a Barcelona, deberán plantearse en el momento que Manresa tenga un buen enlace por carretera con Barcelona, ya que actualmente no puede competir con el ferrocarril.

»11º) Cuando existan deficiencias en el transporte por carretera, deben exponerse razonadamente en la 5ª Jefatura Regional de Transportes.

»Barcelona, 21 de mayo de 1973»

Hauria estat totalment inútil qualsevol rèplica a aquest segon informe, quan el Governador Civil, en la carta que l'acompanyava, ja em deia que la supressió del tren ja estava determinada.

25
mayo
1973

El Gobernador Civil de Barcelona

Rvdo. P. D. Angel Plá Tomás, Pbro.

C I U D A D

Reverendo Padre:

Correspondo a su carta del día 5 del actual en la que Vd. nuevamente se interesa por la supresión parcial del ferrocarril MANRESA-OLBAN, y le remito fotocopia del informe que me han enviado de la V Jefatura Regional de Transportes Terrestres sobre dicho asunto.+

Por otra parte, debo manifestar a Vd. que la referida supresión ya está virtualmente aprobada por la superioridad.

Le saluda muy atentamente,

Tomás Pelayo Ros

Fdo: Tomás Pelayo Ros

Darrera carta del Governador Civil D. Tomás Pelayo Ros a l'autor.

VII. CARTES A LA PREMSA

Mentre feia totes aquestes gestions prop del Governador Civil, vaig escriure cartes a diferents diaris locals denunciant la projectada supressió del ferrocarril del Berguedà. Pensava que algú es solidaritzaria amb la meva posició de conservar el tren (amb les oportunes modificacions) sense renunciar al túnel del Cadí i a la carretera d'accés. Però només "El Correo Catalán", el dia 10 d'abril, i el "Diario de Barcelona" del 14 d'aquell mes i any 1973, van publicar la meva carta, i aquesta no va tenir cap ressò. Tot això, a mi, em resultava inexplicable i un mica sospitos. El text de les cartes era semblant. El publicat pel "Diario de Barcelona" era aquest:

«Después del anuncio jubiloso de la concesión del túnel del Cadí, nos llega la triste noticia de que se pretende suprimir el ferrocarril de Manresa a Olbán, único medio de transporte público capaz de una comunicación directa con la Barcelona urbana, industrial y comercial desde las tierras del Alto Llobregat. El desarrollo de esta comarca sólo será posible si existen unos medios de comunicación con el litoral, de servicio público, directos, rápidos, económicos y de gran capacidad, que sólo en un ferrocarril pueden hallarse cumplidamente.



El Carrilet, a punt de començar el seu darrer viatge, a l'estació d'Olvan



El Carrilet, ja adornat, esperant la darrera sortida de Cal Rosal (Olvan, esquerra), i rebent l'ordre corresponent (dreta) en el seu recorregut final.

»Este ferrocarril existe, pero se aduce que no es rentable. ¿Y cómo va a serlo con un solo servicio diario ascendente y descendente entre Manresa y Olbán, con un horario totalmente inadecuado, que ni sirve a los barceloneses para trasladarse, por ejemplo, al Berguedà a pasar un día de campo y regresar en el mismo a Barcelona, ni a los habitantes de aquella comarca para sus desplazamientos de ida y vuelta a la capital catalana? ¿Quién puede asegurar, en cambio, que una explotación racional del mismo no podría ser tan rentable como la RENFE?

»El servicio actual de autobuses entre Manresa y Berga resulta inadecuado para los desplazamientos entre el Alto Llobregat y Barcelona, debido a los transbordos en Manresa y la falta de acoplamiento de horarios entre los autobuses y las líneas férreas (RENFE y FF.CC. Catalanes) que unen Manresa con Barcelona.



El Carrilet, a punt de començar el seu darrer viatge, a l'estació de Cal Rosal (Olvan)

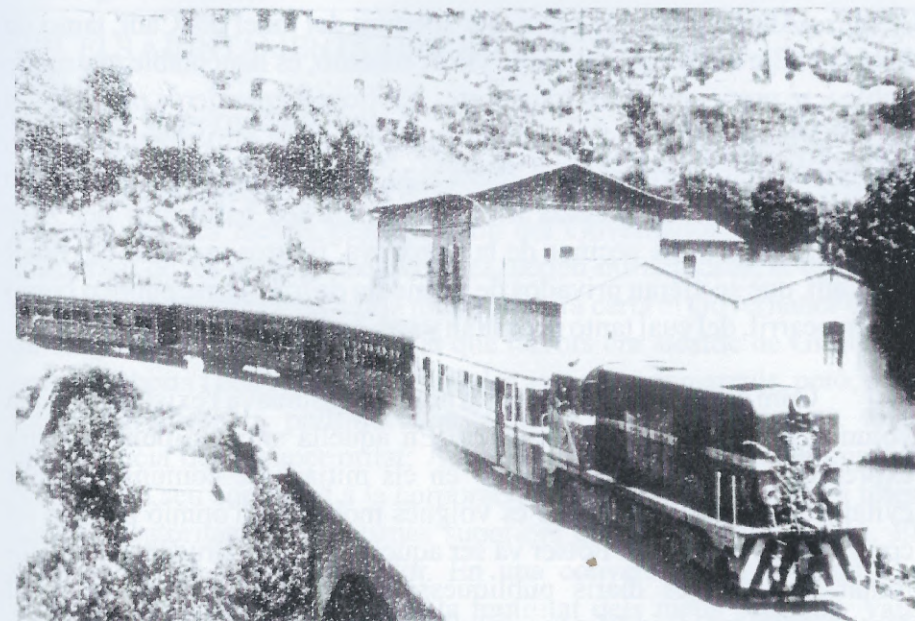
»Los viajes así resultan largos en exceso (unos 30 kms. hora), muy caros (casi el doble del billete de RENFE en 3ª), incómodos y de capacidad muy reducida.

»La solución del problema del transporte público de viajeros entre el Alto Llobregat y Barcelona sólo puede hallarse en el citado Ferrocarril, debidamente modernizado y racionalmente explotado. Debe volver a la dependencia y explotación directa por parte del Estado. Deben ser sustituidos los viejos vagones de madera por modernos vagones metálicos, limpios y cómodos. Debe restablecerse un número suficiente y adecuado de servicios de trenes directos con Barcelona, como continuación de los que efectúan los FF.CC. Catalanes desde Barcelona, que ahora nacen y mueren incomprensiblemente en Manresa. Y si se consigue del Estado que la actual línea férrea no muera en Olbán, cosa ya sin razón de ser, sino que sea prolongada hasta Berga, por lo menos, mucho mejor.

»Es verdad que este ferrocarril, como otros muchos, atraviesa el casco urbano de algunas poblaciones como Sallent, Navás, Puigreig y Gironella, y esto causa algunas molestias.



Acomiadant el Carrilet, a punt d'emprendre el seu darrer viatge des d'Olvan.



El Carrilet en el seu darrer viatge, al seu pas per Gironella

»Pero la cercanía de las estaciones respecto de la población también es una ventaja nada despreciable. Y en cuanto a la peligrosidad de sus servicios diarios para los peatones de estas poblaciones, resulta insignificante en comparación con la que proviene de la riada de vehículos de todo tipo que las cruza, casi en caravana, diariamente en todos los sentidos. Y, en último término, nada impide que se solicite el desvío de la línea férrea en aquellos tramos que afecten el paso por el interior de tales poblaciones.

»Hasta hace poco se creyó que el desarrollo regional podía prescindir del ferrocarril, sustituyéndole el transporte por carretera. Hoy se está de vuelta de tales criterios. El ferrocarril tiene sus ventajas que lo hacen insustituible. Concretamente, un ferrocarril de Manresa a Berga, como continuación de la línea de FF.CC. Catalanes (son de iguales características) de Barcelona a Manresa, es el único que hoy puede proporcionar al Alto Llobregat un medio de transporte público que lo comunique directamente con los centros del litoral, relativamente cómodo y rápido, económico, de suficiente capacidad y que, al mismo tiempo, descongestione el creciente tráfico por carretera.

»Ahora que, con la prevista apertura del túnel del Cadí, tanto de habla del Eje del Llobregat como vía de tránsito, es lamentable que nadie hable y se preocupe de los transportes públicos de pasajeros por esta vía de comunicación, como si todo el mundo viajara en vehículo propio, como si el transporte público fuera algo irrelevante para el desarrollo comarcal. Sería una pérdida irreparable para los habitantes del Alto Llobregat y para sus vecinos de la Cerdanya, futuros usuarios del túnel del Cadí, que se vieran privados de un medio de transporte público como su ferrocarril, del cual tanto necesitan y van a necesitar.»

Com es pot veure, en la carta només s'insinuava l'existència d'una voluntat de suprimir el Ferrocarril. En aquella situació política calia expressar-se amb tota prudència en els mitjans de comunicació per evitar donar la impressió que es volgués mobilitzar l'opinió pública en contra de les autoritats. Potser va ser aquesta mateixa prudència que va frenar que d'altres diaris publicuessin la meva carta, o potser el desconeixement i la indiferència amb què en aquell temps es miraven des de Barcelona les coses de l'Alt Llobregat. Però, i la gent de les comarques afectades per la supressió del seu ferrocarril?

Aixecant la via a l'entrada nord de Gironella



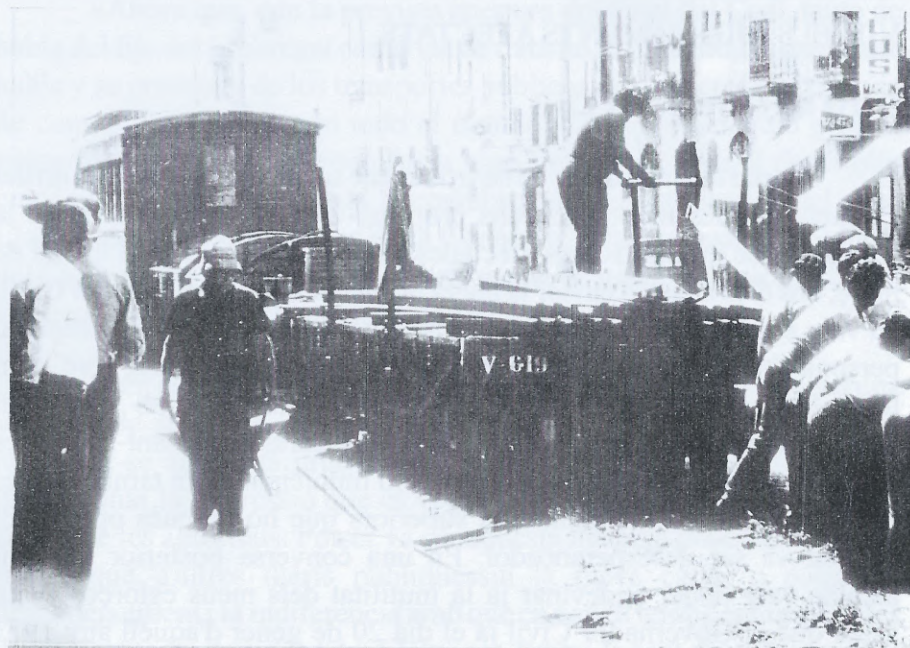
VIII. ELS AJUNTAMENTS AFECTATS

Carta del Governador Civil

Portat del meu desig de no trobar-me sol en la defensa del Carrilet i tement que les meves gestions prop del Governador Civil, sense la solidaritat de les poblacions afectades, serien infructuoses, el dia 29 de març, uns dies abans d'enviar la meva primera carta al Governador Civil, en vaig enviar una de semblant al que llavors era alcalde de Gironella, persona oberta i ben relacionada amb les autoritats comarcals, però, com totes les autoritats polítiques en aquella situació, amb una total dependència de la superioritat. Acabava la carta demanant-li que fes conèixer el seu contingut a la corporació municipal, com també a totes aquelles autoritats o organismes superiors que ho cregués oportú. El resultat va ser desesperançador. En una conversa posterior amb dit alcalde vaig poder endevinar ja la inutilitat dels meus esforços. Vaig saber que el Governador Civil ja el dia 20 de gener d'aquell any 1973 havia enviat una carta a l'Ajuntament de Gironella (suposo que també als altres ajuntaments afectats, cosa que no he pogut comprovar), en la qual li comunicava que hi havia la possibilitat que el Ferrocarril de Manresa a Olvan fos tancat al públic. Com a causa, s'adduïa la situació econòmica greument deficitària. Es calculava que el dèficit del balanç 1972 seria de l'ordre de 18 milions. Això s'atribuïa a la falta del transport del carbó, anteriorment suprimit, i al descens progressiu del tràfic de passatgers (el 1962: 12.214.000 viatgers/km i el 1971: 1.482.000 viatgers/km).



Carregant els rails de la via aixecada, al vagó de plataforma



Carregant els rails de la via, al vagó del Carrilet, a Gironella

La proposta era aixecar el tram Balsareny-Olvan (26 kms) i cedir a FF.CC. Catalans l'explotació de la línia Manresa-Balsareny per al transport de potassa exclusivament.

S'assegurava que el tràfic de viatgers amb Barcelona «*quedaría perfectamente cubierto con once servicios diarios de autocares Manresa-Olbán-Berga, desde las 6,10 horas a las 20,40 horas, de los que siete nacen en Barcelona y otros tantos, de iguales características, en sentido contrario, que ya funcionan en la actualidad. Además de los autocares -afegia-, existen dentro del tramo Manresa-Olbán varios servicios diarios de autobuses de pequeño recorrido para obreros y estudiantes los días laborables y lectivos respectivamente*».

Sol·licitava a l'alcalde que, previs estudis i consultes, li comunicqués el punt de vista de la Corporació Municipal.

Informe de l'Ajuntament de Gironella

Desconec si es van dur a terme aquests estudis i consultes que demanava el Governador Civil. El cas és que el senyor alcalde, amb data de 30

de gener d'aquell any, li contestava en aquests termes:

«En la actualidad los servicios que prestan los FF.CC. en esta zona del Alto Llobregat pueden considerarse nulos.

»Ahora bien, la pérdida de un medio de comunicación como un ferrocarril es siempre un retroceso para el desarrollo de las comarcas. Lo interesante sería levantar la actual vía férrea y hacer un nuevo trazado, ya que al discurrir la existente por el centro de las poblaciones (en el caso de Gironella en una longitud de unos tres kilómetros, con un paso a nivel en la Barriada Bassachs), representa un gravísimo problema por los muchos accidentes mortales que ha ocasionado.

»Ante estas consideraciones, esta Corporación Municipal opina en el sentido de que debería suprimirse inmediatamente la actual línea existente, por ser su trazado anticuado y peligroso, e interceder a los organismos competentes en la necesidad de un nuevo trazado y modernización que tantos beneficios reportaría a la comarca y al futuro turismo interior.

Aixecant la via del tren, dins Gironella



*f 10625
1913*



Gorra del cap d'Estació de Navàs

»Que mientras no se haga el nuevo trazado, se mantengan dos autobuses de ida y vuelta (aparte de los otros), a los precios que facturan los FF.CC., a fin de no perjudicar la economía de las familias humildes.»

D'aquesta correspondència entre el Governador Civil i l'Alcalde Gironella, en vaig poder prendre nota el 1973. Actualment no ha aparegut a l'arxiu municipal local.

IX. L'ACORD DE CLAUSURA DEL FERROCARRIL

Ja el Governador Civil, en la seva última carta del 25 de maig, em deia: "Por otra parte, debo manifestar a Vd. que la referida supresión ya está virtualmente aprobada por la superioridad".

Efectivament, el Consell de Ministres de l'1 de juny d'aquell any 1973 acordava la clausura del tren per al servei públic. Només quedava obert el servei per al tràfic de mercaderies en el tram Manresa-Balsareny. El 30 de juny següent el Carrilet efectuava el seu darrer trajecte oficial, amb vasons de passatgers i servei públic, amb la locomotora engalanada amb flors, cosa que, a mi, em va suggerir la imatge d'un cotxe fúnebre, camí del cementiri. Alguns trajectes efectuats per les màquines i vasons després d'aquella data (que algú encara va aprofitar per treure'n fotografies) ja no foren de servei públic, sinó que responien a la necessitat de la Companyia de desmuntar la línia.

Desmuntant la via del Carrilet, un cop suprimit el tren



Pocs dies després la Corporació Municipal de Gironella, en el ple ordinari celebrat el dia 16 de juliol, certificava la defunció del tren, fent-la constar en acta en aquests termes:

«Seguidamente el Sr. Alcalde informa a los señores Concejales que, a partir del día 30 de junio próximo pasado, ha dejado de prestar servicio el ferrocarril de vía estrecha de Manresa a Olbán. Esta resolución adoptada por los Poderes Públicos -sigue diciendo el Sr. Alcalde- ha sido motivada por resultar antieconómica la explotación de dicho ferrocarril, si bien no puede perderse de vista que el servicio se prestaba de un modo muy deficiente, con material anticuado y dentro de un recorrido con tramos de peligrosas curvas que no permitían alcanzar grandes velocidades para prestar un servicio rápido y eficiente tal como exigen los tiempos actuales. Este ferrocarril que a últimos del siglo pasado fue el promotor de la riqueza y florecimiento industrial de esta comarca, ahora se nos va debido a que la evolución constante de nuestros días no admite el estancamiento de ningún servicio público, si éste no se moderniza y se pone a la altura de las actuales circunstancias.

La locomotora del Carrilet, enduent-se els carrils de la seva via, al seu pas per Gironella, el 1973



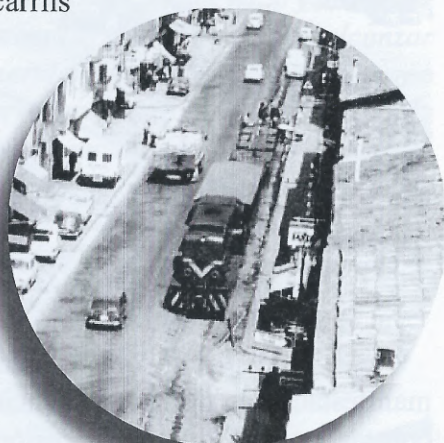
Emportant-se els rails de la via aixecada, al seu pas per Gironella

«Todos los señores Concejales expresan su conformidad a las manifestaciones de la Presidencia, y por unanimidad acuerdan hacer constar en acta que la supresión del ferrocarril de referencia la ha motivado las causas expuestas por el Sr. Alcalde.»

Crida l'atenció en aquesta acta l'interès a fer constar que la supressió del Ferrocarril havia estat motivada per les causes exposades pel senyor Alcalde. Potser és el que li havien suggerit des de dalt. De totes maneres, era coherent amb allò que havia escrit en l'informe enviat al Governador Civil el 30 de gener d'aquell any, només que ara ja no feia referència a «interceder a los organismos competentes en la necesidad de un nuevo trazado y modernización que tantos beneficios reportaría a la comarca y al futuro turismo interior». Segurament, havia comprès que allò que es pretenia des de dalt era suprimir de totes maneres el Ferrocarril per deixar el seu espai a la carretera cap al túnel del Cadí, objectiu prioritari dels qui manaven.

Sense perdre temps van ser aixecats els rails i les travesses, sacrificant així, de fet, el Carrilet a les exigències de la carretera (una carretera que ben aviat resultaria insuficient) cap al túnel del Cadí, el qual encara tardaria cinc anys a veure iniciades les seves obres i no seria inaugurat fins al 29 d'octubre de 1984, onze anys més tard de la clausura del Carrilet. Si aquesta línia s'hagués pogut conservar, atrotinada i tot, fins a l'arribada de la democràcia i la restauració de la Generalitat de Catalunya, com van tenir la sort de ser-ho d'altres línies també amenaçades, hauria estat suprimida? No hauria estat també convenientment retocada en el seu traçat, reformada, millorada i integrada dins l'actual xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya? I d'aquell ferrocarril de via ampla, prolongació del que va de Barcelona a Terrassa, que havia de substituir el Carrilet, què se n'ha fet?

*La locomotora i una plataforma
enduent-se els rails de la via, al seu
pas per Gironella*

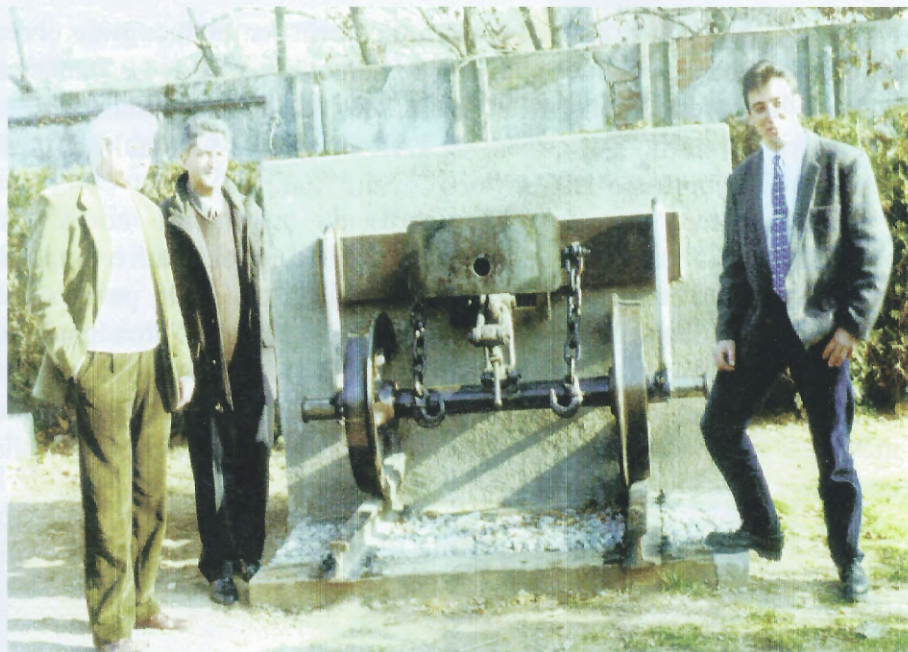


El Berguedà va pagar un preu molt elevat per les dues grans obres d'infraestructura construïdes a la seva comarca. El pantà de La Baells va costar-li la supressió del Carrilet de Guardiola a Olvan i el transport per ferrocarril del carbó i el ciment de l'Alt Berguedà. El túnel del Cadí va costar-li la supressió del Carrilet d'Olvan a Manresa.

En canvi, aquestes dues obres d'infraestructura no li han proporcionat els beneficis que se n'esperava. El túnel del Cadí ha suposat la desaparició d'una barrera física, la serralada del Cadí, però també la implantació d'una altra barrera, la d'un elevat peatge. D'altra banda, el pantà de La Baells no ha pas estat aquell llac rodejat d'una fauna i una flora idíl·liques que hom somiava, sinó un dipòsit d'aigua, que regula, més que l'aigua del llit del riu, els canals laterals d'unes fàbriques tèxtils en franca decadència.

*Exposició de fotografies del Carrilet a Gironella, en el XXV aniversari
de la seva supressió*





«Monument al·legòric» al Carrilet (a dalt), i Placa Commemorativa del XXV aniversari de la clausura del Carrilet, ambdós inaugurats el 8 de desembre del 1998



Com a compensació, no es podria suprimir, per als habitants de la comarca, el peatge del túnel? I no es podria regular l'aigua del pantà i dels canals industrials (ara que proporcionen tan poca feina) de manera que el pantà no es buidés tan fàcilment i corregués més aigua pel llit del riu, sobretot en trams com el de Gironella, on passa pel mig de la població?

I fóra somiar massa, esperar el restabliment d'un nou tren, modern i amb un nou traçat, des de Manresa fins a la Cerdanya?

....

En complir-se, el passat 1998, els XXV anys de la supressió del nostre Carrilet, els Amics del Ferrocarril de Gironella, amb la col·laboració de l'Ajuntament de la vila i en el seu local de cultura, muntaren una magnífica exposició de fotografies del tren en el seu pas per diferents llocs del Berguedà i del seu últim trajecte. L'exposició fou inaugurada pel senyor Alcalde el dia 6 de desembre de 1998, juntament amb un simbòlic monument i una làpida commemorativa prop del lloc de l'antiga estació, que ens recorden la passada existència d'aquell enyorat tren, més que el XXV aniversari de la seva lamentable desaparició.



