

# El 'carrilet' compleix 100 anys

Per conèixer els orígens d'aquest tren ens hem de remuntar una mica més en el temps: concretament l'any 1901. Tot just entrat el segle XX i venint d'una època de bonança i de creixement econòmic molt forta a Catalunya, Eusebi Güell, creà una empresa de fabricació de ciment pòrtland. El lloc escollit va ser el Clot del Moro, al terme municipal de Castellar de n'Hug, al Berguedà. Situat a la província de Barcelona però molt a prop dels Pirineus, pot semblar un punt excessivament allunyat dels principals centres de consum i, a més, mal comunicat.

Però tot estava estudiat i la decisió es va prendre amb unes bones raons de fons: la zona disposava d'excel·lents pedreres de roques calcàries i de roques argiloses, els dos components necessaris per a la fabricació d'aquesta mena de ciment. A més, la factoria estava situada molt a la vora de les fonts del Llobregat, que en llenguatge de principis del segle XX significava disposar d'energia elèctrica abundant i molt econòmica.

Ara bé, el transport va comportar més problemes. Portar, però, el carbó de les mines properes als forns de la factoria es va solucionar amb una xarxa pròpia de telefèrics i el 1904, el TFEMB va prolongar la línia de Manresa a Berga fent-la arribar fins a Guardiola de Berguedà, amb què assegurava disposar d'un ferrocarril a prop per transportar el ciment produït als principals llocs de consum. Per tant, el problema més gran era com fer per unir la localitat de Guardiola de Berguedà amb la fàbrica.

Va haver-hi diverses temptatives de solucionar el problema: entre el 1902 i el 1904 es va apostar per trens de carretera remolcats per locomòbils de vapor que van acabar deteriorant ràpidament el ferm; el 1906 es va construir una línia de ferrocarril industrial amb tracció animal i el 1910 es va substituir per la tracció de vapor. Però no va ser fins l'1 d'agost de 1914 –coincidint amb el dia en què va esclatar la Primera Guerra Mundial– quan es va inaugurar amb les característiques ja definitives per a l'ús públic i el transport de passatgers.



El carrilet circulant amb passatgers. La locomotora, construïda per l'empresa alemanya Schöma, remolca tres cotxes de viatgers que poden arribar a transportar 80 persones gràcies a la seva potència superior.

Aquesta setmana el Tren del Ciment celebra aniversari. Per ser més exactes, l'1 d'agost farà cent anys que va deixar de ser ferrocarril industrial per transportar passatgers per primer cop. L'anomenat popularment 'carrilet', unia la fàbrica del Clot del Moro, al terme de Castellar de n'Hug, amb l'estació Guardiola-Bagà. Els actes de celebració de l'efemèride van començar el passat 13 de juny amb l'exposició itinerant "Tren del Ciment, company de viatge". Com a colofó, el 31 de juliol a les 19 hores tindrà lloc el viatge commemoratiu.

**Quin va ser l'impacte del nou ferrocarril?** En un primer moment, el tren tot just estrenat va significar una millora per a l'economia de la comarca encara que la major part dels transports que es feien fossin de la mateixa fàbrica ja que la població en aquella zona era

més aviat escassa. El punt culminant va arribar ja entrats els anys 20, després d'haver superat una primera etapa difícil marcada per la Primera Guerra Mundial. La fàbrica treballava a ple rendiment i el carrilet, per tant, no parava de transportar productes i persones. Fins i tot alguns



**Dalt, l'impressionant complex industrial de la fàbrica de ciment del Clot del Moro. Baix, una locomotora circula aïllada a Guardiola a principi del segle XX.**

dies es podien arribar a fer més de cinc trajectes de mercaderies per sentit.

Durant l'any 1939 i principis de 1940 es va interrompre el servei a causa de la Guerra Civil però, un cop restablert, la greu crisi del transport per carretera va fer que la demanda del ferrocarril fos encara més alta que abans. Així, als anys 50 hi havia quatre trens regulars entre Castellar i Guardiola. Ara bé, la revifada va ser efímera ja que la competència cada cop era més gran i s'hi afegia la necessitat de transbordar la mercaderia a Guardiola, fet que encaria més encara el transport.

A poc a poc, el servei va anar disminuint i a principi dels anys 60, el transport que es feia era molt escàs i, a més, els resultats de la fàbrica presentaven un dèficit molt elevat. Així, va acabar passant l'inevitable: el 1963 va efectuar l'últim viatge regular i, uns anys més tard, el 1975, la factoria del ciment també va tancar les portes ja que no va poder competir amb altres fàbriques més modernes i que estaven situades en punts més accessibles i estratègics.

**Una fàbrica per al record.** Sense cap mena de dubte, el que avui dia és

el Museu del Ciment Asland va ser i és un impressionant edifici modernista, caracteritzat per la utilització de les voltes catalanes i estructures de ferro forjat. Dos anys i mig va durar el treball de construcció. I no és estrany ja que les infraestructures de transport no eren gaire bones. Per aquest motiu se li va donar una estructura peculiar: es van desmuntar 60.000 metres cúbics de pedra per cobrir 5.100 metres quadrats de fàbrica esglaonats en 13 pisos.

Va entrar en funcionament el dia de Sant Jaume de 1904, i des d'aleshores ha cridat l'atenció pel seu disseny, construït expressament així per poder aprofitar millor la força de la gravetat en el procés de fabricació del ciment. A més, el fet d'estar construït en pendent i organitzat en 13 nivells minimitza els esforços en el transport i els costos d'energia. La factoria havia de ser fàcil, ràpida, barata d'edificar i s'havia d'aprofitar al màxim la potència hidràulica dels salts d'aigua del Llobregat. Per sort, la fàbrica estava situada a 1.056 metres d'altitud i comptava amb un salt d'aigua de 120 metres, la qual cosa representava uns 2.500 cavalls de potència.



També, a causa de les condicions inhòspites de l'hivern d'aquesta zona, la construcció havia de cobrir tot l'espai ocupat per la maquinària. La solució van ser les voltes catalanes de maó de pla combinades amb el nou ciment, present al mercat des dels anys 50, intuïció del valencià Rafael Guastavino. Aquesta mescla facilitava la maniobra d'una tècnica complexa ja que els fulls de maó, solidificats entre si pel nou ciment, oferien una gran resistència al cap de poques hores d'haver estat construïts. Aquestes voltes doten la façana d'una singularitat pròpia i recorden la forma d'una coscla. A més, van creuar l'oceà i van explorar nous horitzons internacionals i avui dia es poden veure en edificis emblemàtics de Nova York com la Grand Central Station.

Des del primer moment, la fàbrica va començar a funcionar a la perfecció. En els seus primers anys de vida, tenia com a objectiu la fabricació de 30.000 tones anuals de ciment pòrtland amb possibilitat d'augmentar la xifra fins a les 60.000 tones. Per aconseguir-lo,

l'any 1909 es va posar en marxa un forn danès de la firma F.L. Smidth, amb una capacitat de producció de 150 tones diàries de pòrtland. Sols dos anys després, va entrar en funcionament un d'americà de la casa Allis Chalmers, que produïa 120 tones diàries.

L'antiga fàbrica Asland del Clot del Moro va funcionar fins el 1975. Els seus últims propietaris, Lafarge-Asland, la van vendre per 498.000 pessetes –uns 3.000€– a la Generalitat de Catalunya l'any 1996, que el 21 de setembre de 2002 va inaugurar la primera fase del Museu de Ciment de Castellar de n'Hug. Més tard, el 2005 la fàbrica i el seu entorn van ser declarats bé cultural d'interès nacional, en la categoria de monument històric. I és des d'aquest mateix any quan els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya exploten turísticament el darrer tram de la línia del tren que unia la Pobla de Lillet amb el Clot del Moro.

**L'actual Tren del Ciment.** Encara que ja fa 51 anys que va deixar de funcionar, aquest ferrocarril no ha caigut en

l'oblit, si més no al contrari. Ara, fa un trajecte d'aproximadament 20 minuts, que recorre 3,5 km i fa quatre parades: la Pobla de Lillet, la Pobla Centre, els Jardins Artigas i el Museu del Ciment-Castellar de n'Hug.

En la primera parada, l'antiga estació de la Pobla de Lillet, es pot visitar l'exposició "Ferrocarrils secundaris, industrials i turístics a la vall del Llobregat", que mostra els elements més representatius de l'època dels ferrocarrils i els trens miners i industrials. En la segona, ja a la Pobla Centre, els atractius turístics són diversos: el pont Vell, el més antic que creua el Llobregat o l'església de Santa Maria de Lillet, el monestir romànic de Santa Maria de Lillet que data del segle IX, el castell de Lillet, i la serra del Catllaràs, on hi ha el Santuari de Falgars.

Els Jardins Artigas, la tercera parada, els dissenyà a principi del segle XX Antoni Gaudí en agraïment als Artigas per allotjar-lo mentre projectava el Xalet del Catllaràs, on s'albergarien els enginyers de les mines de carbó. Construït a redós del riu Llobregat, forma un gran conjunt arquitectònic immers en un espai natural, salvatge, amb pedres, aigua i vegetació. L'última parada es fa ja al Museu del Ciment, situat a la part més baixa de l'antiga fàbrica, on s'ha pogut visitar l'exposició "Tren del Ciment, company de viatge", la qual, mitjançant les anècdotes viscudes per una família de tres generacions que van treballar a la fàbrica de ciment i al tren, fa un recorregut per tota la història del ferrocarril des dels seus inicis com a tren industrial.

La mostra, que és itinerant, viatjarà als altres municipis que també formen part de la Comissió del Centenari: a Guardiola de Berguedà (22 de juliol al 24 d'agost) i a la Pobla de Lillet (26 d'agost al 9 de novembre). També, com cada any, el Tren del Ciment obrirà cada dia del 14 de juliol al 7 de setembre i després cada cap de setmana fins al 9 de novembre. Però aquest any amb un nou al·licent: la celebració del centenari. El viatge commemoratiu es farà el 31 de juliol a les 19 hores, presidit pel conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila. Per a qualsevol dubte, podeu visitar la pàgina [www.trendelciment.cat](http://www.trendelciment.cat) on trobareu tota la informació necessària.

*Lledó Barberà*

