



Locomotores del ferrocarril "Berga"

Guardiola de Berguedà

Ubicació

Comarca:	Berguedà
Lloc/Adreça:	Varis llocs
Emplaçament	Al barri de l'Hostalnou. Plaça de l'Ajuntament núm.03
Alçada:	725,7

Coordenades:

Latitud:	42.2332
Longitud:	1.8792
UTM Est (X):	407517
UTM Nord (Y):	4676277

Classificació

Número de fitxa	08099-237
Àmbit:	Patrimoni moble
Tipologia	Col·lecció
Segle	XIX-XX
Any	1898-191
Estat de conservació	Bo
Notes de conservació:	Es conserven com a monuments urbans, alguns en mal estat i especialment la núm. 31 que està un funcionament per a trajectes turístics i la núm. 27 que recentment està cedida per l'Ajuntament de Barcelona al museu del ciment del Clot del Moro (antic museu del transport).
Protecció	Física
Accés	Fàcil
Ús actual:	Altres
Titularitat	Pública
Titular:	Ajuntament de Guardiola Plaça de l'Ajuntament, 3. 08694 (Guardiola de Berguedà)
Fitxes associades:	

Descripció

Locomotora a Vapor amb el números de sèrie 27, 28, 30, 33 i 34 construïdes en diferents manufactures fabrils europees com ara el núm. 27 i 28 a la "krauss"(Alemanya), la núm. 30 i la núm. 33 "Nuevo Vulcano" (Barcelona) i la 34 a "La Maquinista terrestre i Marítima" a Barcelona. Les quatre primeres locomotores van ser comprades el 1883 a la firma alemanya de "Lokomotivfabrik" i van ser destinades a la línia de Manresa-Berga raó de la qual es van batejar amb el nom de "Manresa", "Santpedor", "Sallent" i "Berga". El 1888 la mateixa companyia ferroviària (Tramvia o Ferrocarril Econòmic Manresa-Berga) va encarregar un prototipus nou de locomotora a la firma Alemanya entre els 1887-1890 que va ser denominada com a "Berga" ja que es va emprar a la línia de Sallent a Berga. L'allargament de la línia Berga-Guardiola, el 1904 va encarregar a la firma catalana de "Societat Barcelonina de Navegación i Industria" la construcció d'onze locomotores que les van fabricar als tallers de "Nuevo Vulcano" i de la "La Maquinista Terrestre i Marítima". Aquestes onze locomotores es van construir entre els anys 1902 a 1911. Fins a aquest moment les locomotores anaven numerades amb els núm. 05 a 22 que corresponia amb els anys de fabricació. La fusió de les companyies com ara "Camins de Ferro del Nord-Est d'Espanya", "la de Ferrocarrils Catalans Centrals" i la de "Ferrocarril Econòmic de Manresa-Berga" en una de sola amb el nom de Companyia General de Ferrocarrils Catalans S.A per a l'explotació de les línies catalanes, va provocar que les locomotores "Berga" se'ls afegissin 20 nombres de més. L'explotació de la línia Manresa-Berga-Guardiola va ser mancomunada entre l'antiga companyia del "Ferrocarril Econòmic" i la del Ferrocarril Central Català. El 1950 l'estat es fa càrrec de les línies ferroviàries i poc a poc substitueix les antigues locomotores Berga a vapor per locomotores dièsel que provocà que les Berga es destinessin a treballs més aviat secundaris. Amb el traspàs de competències a l'estat, les locomotores portaran les sigles EFE "Explotación de Ferrocarriles del Estado" i les inicials M-O de Manresa-Olvan. La darrera locomotora "Berga" que va funcionar va ser la núm. 34 que va ser llogada per l'empresa de Carbones de Berga per al transport de mercaderies pesants i va restar en ús fins el 1969. Tota la resta foren substituïdes per màquines dièsel i automotors fins a la supressió de les línies. Es tractava de màquines o locomotores amb les característiques de "Tramvia" amb apagaguspaires i carrossat lateral. A partir de 1922 aquests elements es van eliminar però es va mantenir la característica forma de màquina de vapor on aprofitant aquests canvis, se'ls hi incorporà un topall central. El fre va passar a ser d'aire comprimit i per aquest motiu es van col·locar uns dipòsits d'aire damunt de la marquesina. També es van instal·lar els elements necessaris per donar calefacció als cotxes o vagons de passatgers. Aquestes locomotores se'n van posar en servei 16 d'elles en diferents anys que van des del 1890 al 1911 mostrant una certa evolució en cadascuna d'elles. L'amplada del carril era de 1 metre, la longitud entre topalls era de 6944 mm, el sistema de tracció era a vapor, pesava 19 tn, amb una potència de 264 Kw, 31 un d'esforç de tracció i amb una caldera de 1500 l de capacitat d'aigua i 1500 kg de carbó.

Observacions:

Les locomotores "Berga" es van fabricar entre el 1898 i 1911 per diferents firmes que enumerem a continuació. Cal destacar que les locomotores núm.27 a 30 foren fabricades entre els anys 1890 i 1896, les primeres per la firma alemanya Krauss i les dues darreres per Nuevo Vulcano de Barcelona el 1901. Amb la fabricació de les locomotores a la firma de "La Maquinista Terrestre i Marítima" les locomotores reben noms de la línia Manresa-Olvan i Guardiola. Així el 1902 es fabrica la locomotora "Serchcs" amb el núm31, el 1902 la de "Consolación" amb el núm. 32, el mateix any es fabrica la

núm. 33 amb el nom de "Guardiola" i el núm 34 amb el nom de "Llobregat", el 1904 es fabrica la núm. 35, 36, 37 i 38 amb els noms de "La Baells", "La Pobla", "Catalunya" i "Espanya". Finalment el 1911 es fabriquen la resta de locomotores que van del núm. 39 a 42 i amb els noms de "Fígols", "La Pobla", "Bastareny" i "Cadí". Actualment es conserva la núm. 31, en funcionament i cedida pels Amics del Ferrocarril de Catalunya a "FGC" que s'empra per a ús turístic en la línia de Barcelona-Anoia. Altres locomotores d'aquesta sèrie que encara es conserven són la núm. 27 o "Balsareny" exposades al museu del ciment del Clot del Moro, la núm. 29 "Navàs" està exposada a Barcelona, la núm. 33 o "Guardiola" és a Martorell, la núm. 34 o "Llobregat" és a Navàs, la núm. 37 o "Catalunya" és a Cornellà de Llobregat i la núm. 41 o "Bastareny" és a Esparreguera. La resta han desaparegut.

Història

La substitució de les activitats agrícoles i ramaderes per la moderna industrialització del tèxtil i la mineria provocà que la gent dels nuclis rurals del municipi actual de Guardiola s'agrupessin en una zona més ben comunicada, prop del riu que aprofitava una bifurcació dels camins de Bagà i de La Pobla al voltant de l'Hostal nou. Així va ser com va néixer el nucli de Guardiola a l'actual emplaçament prop de les fàbriques de ciment del Collet i del Clot del Moro. Precisament va ser arran d'ella la construcció de la colònia industrial del Collet que comportà la construcció del canal industrial de Berga i en conseqüència l'allargament de la línia Manresa a Berga i de Berga i Guardiola. La construcció del "Ferrocarril Económico Manresa-Berga" va ser iniciativa dels industrials del sector tèxtil de Cal Pons, Monegal, Soldevila, Rosal, Bassacs, Prat per unir les seves colònies amb els nuclis més poblats com serien el cas de Manresa i Barcelona. El primer projecte de 1879 es va començar a portar a terme el 1881 i justament tres anys després, el 1884 la línia arribava a Sallent. Poc després les van seguir les poblacions de Puig Reig i finalment el 1887 el ferrocarril arribava a Cal Rosal (Olvan). La ciutat de Berga que fins aleshores no superava els 5000 habitants estava situada en una zona més elevada, s'havia de modernitzar i per això calia una forta inversió en industrialització que va venir promoguda per la mà de Marcel·lí Boixader el qual va projectar un canal industrial que havia de portar l'aigua des de la resclosa situada a la zona del Collet fins a la fàbrica del Canal situada a Berga. Aquesta conducció significà una utilització gratuïta de l'aigua a les colònies situades a Llobregat avall. El 1881, "La Compañia Minera de Ferrocarril y Minas de Berga S.A" obtenia del ministerio de Fomento la concessió per ampliar la línia fins a Guardiola. Per a la seva execució es va contractar a l'empresa intailana "Gavaretti, Vallido, Bovio & Cia" que ja explotava les mines de Sant Corneli. A Cercs hi va construir un carrer de cases i també un cantina però aquestes inversions no van ser suficients per eixugar el deute que aquesta empresa venia acumulant des de feia temps i van acabar amb la seva ruïna. El 1890 les empreses de "Ferrocarriles y Minas de Berga S.A i Ferrocarril Económico Manresa-Berga" es van fusionar en una de sola promoguda per Lluís G. Pons i Enrich (amo de Cal Pons) i J.E. Olano de Loyzaga, amo de les mines de Cercs i enginyer de mines. Aquesta nova companyia és la que va portar el tren fins a Guardiola el 1904. Inicialment el projecte del ferrocarril de Guardiola havia d'arribar a la zona del collet on hi havia la colònia agrícola dels Pujol de Berga i també la captació del canal industrial, propietat de la família dels Boixader. Aquest doble joc d'interessos va despertar la prudència del Sr. Olano que va acabar allargant la línia fins a la zona de La Ribera on hi va situar l'estació terminal. La posada en funcionament de la fàbrica de ciment Asland del Clot del Moro va incentivar la construcció d'una línia de via estreta que unís Guardiola amb la fàbrica de ciment i donés origen al "carrilet" de Guardiola a Castellar. Aquesta línia es va utilitzar per al transport de mercaderies i també per als passatgers amb parades a Riutort i també la Pobla. Ambdues línies tenien com a estació terminal la població de Guardiola on hi tenien tots els serveis necessaris d'una estació terminal d'aquestes característiques (cotxeres, dipòsits d'aigua, tallers per a reparar les màquines) Aquest servei es va mantenir en funcionament fins el 1972 on la substitució del tren per l'automòbil en carretera, la crisi de la fàbrica de ciment i del carbó així com la construcció d'un embassament a la Baells que inundava terrenys per on passava el ferrocarril van obligar a clausurar la línia fèrria d'Olvan a Guardiola. La línia Guardiola la Pobla ho havia fet el 1966 i un any després (el 1973) es va

Bibliografia

SERRA, ROTES, R; ARTERO NOVELLA, I (2004). "100 anys del tren" a Erol. Suplement 3. P-16-22.
SALMERON I BOSCH, J (1985). El ferrocarrils catalans. Cent anys d'història. Barcelona.DDAA (1984). "
Els camins de ferro" a Erol núm. 9 p.67-69.. www.manuserran.com, mnactec.cat/museualcarrer.
Informació facilitada per Ignasi Camps i Roca

