



Trajecte del ferrocarril de Canals de Catllarí

Castellar del Riu

Ubicació

Comarca:	Berguedà
Lloc/Adreça:	Zona de Llinars.
Emplaçament	Creua en sentit nord-sud tot el terme municipal a la zona de Llinars.

Coordenades:

Latitud:	42.12367
Longitud:	1.72116
UTM Est (X):	394294
UTM Nord (Y):	4664299

Classificació

Número de fitxa	08050 - 132
Àmbit:	Patrimoni immoble
Tipologia	Obra civil
Estil / època:	Contemporani
Segle	XIX-XX
Estat de conservació	Bo
Protecció	Inexistent
Accés	Difícil
Ús actual:	Social
Titularitat	Privada
Titular:	Varis propietaris.
Autoria de la fitxa	Sara Simon Vilardaga
Data de registre de la fitxa:	dc., 25/01/2012 - 01:00

Descripció

El trajecte del ferrocarril forestal de Castellar del Riu té el seu inici a la zona de Canals de Catllarí (un enclavament del municipi de Montmajor), continua pel municipi de Castellar del Riu i finalitza al terme de Capolat, on hi havia la serradora. Es considera com a punt d'inici del ferrocarril el carregador que es trobava a l'indret denominat l'Erola, tot i que hi ha informacions que asseguruen que el recorregut es perllongà més amunt fins a tocar del torrent de les Canals de Catllarí just enfront de l'ermita. El seu recorregut davalla resseguint el perfil de la muntanya fins al punt on es troba el cingle del torrent de la Corba o de cal Company, on hi havia instal·lat un cable o telefèric per salvar el fort desnivell. Aquesta primera part del trajecte és força abrupte, ja que creua algunes rases, i els vessants de les muntanyes presenten un fort pendent, fet que implicà haver de fer murs de contenció i desaigües, i sobretot importants talls de la roca. La part inferior, després del cable, i un cop creuat el torrent el trajecte continuava més o menys paral·lel a la riera de Cal Company fins a passar pel costat de la masia la Ribera, zona on creuaria el camí per un pas a nivell, davant de Cal Fargallo, i ja seguint en paral·lel al camí de Sant Llorenç a Berga (la carretera actual) fins arribar a la serradora (La Cantina).

La longitud total del recorregut del ferrocarril era d'uns 4 quilòmetres, dels quals un petit tram es feia amb un telefèric o cable, ja que l'orografia del terreny obligava a salvar el desnivell amb aquest recurs, i dividia el trajecte en dues seccions de ferrocarril. Era un ferrocarril de via estreta, en concret de 600 mm d'amplada i amb carrils qualificats de poc pes (uns 7 kg/m) fixats amb escàrpiques sobre les travesses de fusta. El telefèric tenia un recorregut d'uns 200 metres i permetia superar un fort desnivell d'uns 140 metres, era del tipus automotor, o sigui que les vagonetes que baixaven carregades feien pujar les que anaven buides, tant sols es controlava la velocitat a partir d'un fre. En el trajecte per les vies del ferrocarril, s'empraven vagonetes metàl·liques de dos eixos que funcionaven en parelles, les vagonetes que baixaven plenes es movien per gravetat, tot i que un treballador en podia regular la velocitat mitjançant un fre; en sentit ascendent es feien servir matxos per tirar de les vagonetes.

El primer tram del ferrocarril des de la zona de Canals de Catllarí fins al punt on s'inicia el cable té un desnivell progressiu d'entorn a poc més de 100 metres (més o menys al carregador de l'Erola es troba als 1250-1255 metres i a l'estació superior del cable a uns 1145 m). El darrer tram del trajecte del ferrocarril al peu del cable, entorn als 945 metres, 905 a la Ribera, i entorn a 900 m a la zona de la Cantina, on hi havia la serradora.

La traça del trajecte del ferrocarril és clarament visible en gran part del seu recorregut, especialment en la part alta del trajecte. En el tram inferior, entre la Ribera i la zona del Clot on hi hauria el cable, és un tram que actualment queda més amagat per la pròpia pista forestal, a la zona del cable es pot veure encara un llarg i potent mur de contenció. A la part de dalt del cable, o estació superior, es conserva gran part dels murs de l'estructura de suport del telefèric. Uns murs d'amplada considerable i alçada de més de tres metres, bastits en pedra i maons a les cantonades són el testimoni arquitectònic conservat de l'antic telefèric; es correspondrien a les estructures de suport del cable per on baixarien i pujarien les vagonetes. En el tram del trajecte que discorre per la part alta de la vall es poden observar algunes restes arquitectòniques conservades, especialment murs de contenció, però són molt evident els talls de la roca picada que delimiten el recorregut del ferrocarril pel costat del pendent ascendent de la muntanya.

Observacions:

Es té constància de que van existir dues serradores al peu del riu de Terrers i totes dues dins el terme de Capolat. Una és la serradora de la Cantina, de la qual encara es conserven alguns dels edificis i la gran xemeneia del vapor; la mateixa cantina sembla que formava part del conjunt de construccions de la serradora i oferia servei d'hostal i d'economat. L'altra serradora consta que estava situada a la casa de Cal Fargalló, pràcticament no es conserven elements visibles, tant sols alguna estructura molt arrassada de suport de la base d'una serra. La construcció d'aquesta serradora està documentada el 1919, sembla que va ser bastida per l'explotació forestal de les obagues de Busa.

A més de les infraestructures esmentades, localitzades a la zona de Llinars, en el municipi hi hagué una activitat important a nivell forestal també a la zona de Castellar del Riu o Riu de Castellar, de fet a

l'entorn de la gran masia de Riu, ja que també es va féu una important explotació dels boscos d'aquella finca al segle XIX.

Història

L'explotació forestal dels boscos de Castellar del Riu va constituir durant el segle XIX una de les poques activitats complementàries a l'agricultura i la ramaderia en el municipi. De fet, l'explotació de la fusta dels boscos va esdevenir una activitat important des de principis del segle XIX, quan una empresa va adquirir la fusta dels boscos de la zona propera al riu aigua de Llinars, i en concret de la zona de Canals de Catllarí. Aquest fet va comportar la construcció d'una serradora al peu de la carretera de Berga a Sant Llorenç de Morunys (en el terme de Capolat), i paral·lelament, la construcció d'un ferrocarril de via estreta i un telefèric per tal de facilitar el trasllat de la fusta fins la serradora situada al costat de la Cantina de Llinars. La fusta tallada s'arrossegava amb cavalls, sobretot mules o matxos, fins als carregadors del ferrocarril, on eren carregades en vagonetes que la transportaven fins al cable, llavors es transportava a través del cable al final del qual es tornava a carregar en vagonetes que conduïen la fusta fins la serradora. Un cop finalitzà l'explotació d'aquests boscos el ferrocarril i el telefèric van deixar de funcionar. Al cap d'uns anys de restar abandonats es van desmuntar les instal·lacions per aprofitar els materials. El fet de que gran part del recorregut del ferrocarril passés a ser utilitzat com a pista forestal ha permès que el seu trajecte es mantingui.

Bibliografia

- ARMENGOU I SANTANDREU, Mn. J. (1991): "Notes històriques de Llinars." A Quaderns de l'Àmbit de Recerques del Berguedà, núm. 1. Edita Àmbit de Recerques del Berguedà, Berga. Pp.91-142.
- SALMERÓN, C. (1990): Els trens del Berguedà. Història dels ferrocarrils industrials del Berguedà. Col·lecció Els trens de Catalunya, núm. 14B; Terminus, Barcelona.

