

Últim viatge de passatgers del carrilet (1973)

CRÒNICA SOCIAL. El 30 de juny de 1973, el carrilet va fer el seu últim viatge de passatgers. Era també la darrera vegada que feia el recorregut entre Sallent i cal Rosal, que a partir d'aquella data seria suprimit.



Foto: Pere Vila

De Manresa a Sallent, la línia, amb algunes modificacions, es seguiria utilitzant per al transport de

potasses. Van ser molts els veïns que es van acostar a les estacions a acomiadar-se de l'últim comboi, que aquell dia va allargar més del compte les aturades. I és que, durant anys, el carrilet havia marcat la vida dels pobles per on passava. La imatge correspon a l'estació de Santpedor, que seria enderrocada poc després.

Un any abans ja s'havia suprimit el tram entre cal Rosal i Guardiola de Berguedà. El detonant de la decisió va ser el projecte del pantà de la Baells, que havia de cobrir una part del traçat. El motiu de fons, però, era l'escassa rendibilitat. Durant anys, la línia havia estat rendible gràcies al transport del carbó de les mines de Fígols. El 1971, la nova central tèrmica de Cercs va passar a absorbir tota la producció minera, de manera que la línia va limitar-se gairebé en exclusiva al trasllat de passatgers. Ja feia anys, però, que el carrilet havia anat quedant relegat al costat dels mitjans motoritzats. Tot i que la durada del trajecte amb autobús era semblant a la del carrilet, els vells vagons de fusta eren molt més incòmodes. En aquella època ja s'havia començat a plantejar la construcció del túnel del Cadí i la reforma de la C-1411: la balança s'estava a punt de decantar de manera definitiva a favor del transport per carretera.

La decadència s'havia accentuat en els darrers anys, quan l'estat va cedir l'explotació a l'empresa privada "Compañía General de Ferrocarriles Catalanes" (successora de l'empresa fundadora de la línia el 1885). FCC va deixar d'invertir en manteniment i el servei de passatgers es va reduir a un comboi diari. Segons càlculs de la companyia, el 1972 es transportaven 321 passatgers diaris, una xifra 10 vegades inferior que el 1962. Tots aquests motius van portar a descartar la reforma de la via per salvar les aigües del pantà. Un cop clausurat el tram fins a Guardiola, el de Manresa-cal Rosal també tenia els dies comptats. El 1973, doncs, la decisió de suprimir el servei de viatgers es va veure com una conseqüència inevitable dels nous temps. Per a molts, va ser un comiat trist. «Un cotxe fúnebre, camí del cementiri», així és com recordaria aquella darrera locomotora dièsel engalanada amb flors mossèn Àngel Pla i Tomàs, un dels principals defensors del carrilet.