

# Cercs: ponts de totes mides, camins de totes menes \*

El terme municipal de Cercs és ple de ponts i de camins. Hom pot pensar que bona part dels pobles que neixen i creixen al peu d'un riu en tenen, però el cas de Cercs és excepcional, com a mínim, en el conjunt de la nostra comarca.

## El Pont de Rabentí. Una situació estratègica al peu de l'aigua

El torrent de Peguera i el torrent de les Garrigues s'uneixen formant el curt torrent del Pont que dona les aigües al Llobregat. Des de temps medievals els torrents foren els límits entre les parròquies i, després, entre els municipis de la Baells i el de Serchs. Aquí, just en aquest punt, es va construir en una data no coneguda de l'època baix medieval un magnífic pont que va donar nom al lloc *Pont de Rabentí*. El pont, estudiat per Ramon Corominas (1), era un pont de dues arcades construït a finals del s. XIII o començament del XIV i que probablement se'l va endur una torrentada a comen-

çaments del s. XX. I és que el mot "Rabentí" es podria tractar d'una variació de la paraula *revent*, sinònim de *ràpid*, i per tant, faria al·lusió a les aigües ràpides, atorren-tades, sovint violentes, dels torrents de les Garrigues i de Peguera.

Per tant, no se'ns fa estranya la hipòtesi que un cop d'aigua fou la causa de l'ensorrament del pont medieval. Com que es tractava del pont del camí ral va caldre substituir-lo per dues palanques de fusta situades sobre cadascun dels dos torrents, el de les Garrigues i el de Peguera. Les palanques de fusta havien de ser obres provisionals però tot sembla indicar que es van fer servir molts anys a l'espera que arribés la carretera del "govern" i posés solució a la greu mancança. Les magnífiques fotografies que conservem de Ramon Obiols i Compte (Berga 1887-1973) fotògraf, actor i director de teatre, home de cultura i benefactor (2) il·lustren

molt bé les característiques d'aquestes palanques.

La destrucció del pont medieval i la construcció d'ambdues palanques va obligar als vianants a fer un trajecte més llarg; el pont escurçava el camí, separava el terme municipal de la Baells del de Serchs, mentre que les palanques de fusta, i posteriorment el nou traçat de la carretera acostaren els vianants a la Font Gran.

## Camí ral

El camí més camí de tots que des de l'època medieval resseguia de nord a sud la vall del Llobregat i comunicava la muntanya amb el litoral, la terra dels francs amb Al-Andalus, els comtats pirinencs amb el de Barcelona. Era un camí de bast apte només per transitar amb mules, rucs o cavalls. Un camí que és la columna vertebral de la resta de camins que hi menen des de l'est i l'oest de la vall i que es manté inalterable fins a l'arribada de la carretera i del s. XX.

Militars, com José Chacón el 1873 (3) i excursionistes, com Cèsar August Torres (4) el 1905, per exemple, ens han deixat relats que testimonien les enormes dificultats que suposava viatjar per la zona nord de la comarca fins a la construcció del tren i de la carretera. El tema de les comunicacions sembla un tema eternament pendent a la nostra comarca!

El primer camí de carro que es va construir i fer servir a l'Alt Berguedà va ser, a començaments del s. XX, la carretera del "govern"; d'aquesta manera anomenaven la gent gran el que avui coneixem com a C-1411, C.16 o Eix del Llobregat! Una carretera que va costar molt de fer pujar més amunt de Berga, on va arribar el 1864; fins al 1913 no s'enllaça amb Pont de Rabentí, i el tram del pont de Rabentí fins al Pont d'Alfar va necessitar tres llarg anys d'obres! Sembla incomprendible, sobretot si recor-

## Un camí de bast

Els camins antics eren camins amb seny; portaven d'un lloc a l'altre a partir de pendents suaus i salvaven forts desnivells a còpia d'allargar el camí. Però al peu del camí, com avui en el cas de les modernes carreteres, els viatgers hi trobaven hostals i hospitals, fondes, masies, pobles, viles i ciutats; també abeuradors per apagar la set d'animals i persones, balms per aixoplugar-se de la pluja i de la neu i fins i tot de la negra nit. Perquè dels lladregots i bandolers de camí ral no hi ha manera d'amagar-se. Aquesta magnífica fotografia mostra un parell de viatgers, un dels quals per la bata que porta és el traginer, de l'any 1916, abeurant el bestiar a la font del Coll d'Hortons, prop de Peguera.

AUTOR: DESCONEGUT. ARXIU LUIGI





dem que el tren va arribar molt abans que la carretera i les obres de construcció de la via fèrria, amb ponts i túnels, incloses les estacions i *apeaderos*, era almenys tan complexa com la de la carretera.

### Camí de sang

Però un cop construït el tren –el 1904 arribà a Guardiola de Berguedà– i la carretera, encara quedava pendent, i per molt temps, la construcció de la xarxa de carreteres complementàries, que permetien comunicar la carretera del “govern” i el tren amb els pobles més allunyats del riu. És per això que va caldre solucionar els problemes del transport i les comunicacions d’una manera

enginyosa, sobretot per part dels industrials que estaven decidits a invertir i explotar els recursos minerals de l’Alt Berguedà i les matèries primeres: carbó, ciment i fusta, sobretot.

És per això que l’industrial Ramon Salvador, soci principal de “*La Carbonera Española*” va intentar solucionar el tema del transport del carbó construint un tramvia de sang, un sistema de transport obsolet el 1868 quan es projectà –el primer tramvia de sang es posa en funcionament a mitjan s. XVIII a Anglaterra– però l’únic que es podia pagar i amb el qual portava el carbó des de la Consolació fins a cal Parraquer, a Berga. Es tractava d’un trajecte sinuós d’uns 18 km amb l’objec-

### Camins de romiatge

Fa temps que els romiatges han passat a la història, almenys tal com es feien i es vivien a mitjan s. XX. Aquesta fotografia de mossèn Vicenç Aparicio immortalitza un grup de gent de Sant Salvador que tornaven del romiatge al Santuari de Falgars. La majoria a peu, alguns a cavall, de totes edats, amb el bastó a la mà, el cabàs del dinar o la motxilla... Els temps canvien i aquell caminar col·lectiu ha adoptat avui formes, signes i objectius diferents; ara en diem caminades populars i senderisme!

AUTOR: MOSSÈN VICENÇ APARICIO. ARXIU ÀMBIT DE RECERQUES DEL BERGUEDÀ



### Camins de neu

Qualsevol poble de muntanya té present els canvis espectaculars que s’han viscut en els últims anys quant a la neu. De ser un terrible maldecap periòdic de tots els hiverns, sempre present, però acceptat d’una manera resignada, ha passat a ser un mitjà per fer negocis quan al seu entorn s’hi construeix un complex turístic. A l’Alt Berguedà l’esquí va començar a practicar-se d’una manera lúdica fa cent anys a l’estació dels Rasos de Peguera, però molts joves esquiaven no pas per fer esport sinó perquè havien d’anar a treballar. Alguns van arribar a ser tan destres que fins i tot van guanyar, com a esquiadors *amateurs*, curses d’esquí de fons d’àmbit estatal: estem parlant dels germans Pons de la Rodonella.

AUTOR: MN. VÍCTOR SALLENT BATLLÓ. ARXIU MMCERCs. ORIGINAL CEDIT PER ANNA GUITART



### Construcció de l’aqüeducte del canal sobre la riera de Peguera, al Pont de Rabentí.

El canal industrial de Berga, amb 20,20 km des de la presa –situada al Collet, al terme municipal de Guardiola–, fins a Berga va ser una obra ingent. Construït entre 1885 i 1899, bona part del seu recorregut transcorre pel terme municipal de Cercs, on es van construir els túnels més grans i els grans aqüeductes sobre el torrent de Peguera i sobre el torrent de les Garrigues. A tall d’exemple, cal dir que el 1891 hi havia entre 90 i 100 homes treballant en quatre brigades “a càrrec d’un capatàs cada una i després en quadrilles, que turnen el treball dia i nit de la perforació dels túnels de Cercs i La Petita els quals són atacats per les dues boques”. Autor: Desconegut.

ARXIU ÀMBIT DE RECERQUES DEL BERGUEDÀ/ ARXIU LUIGI.

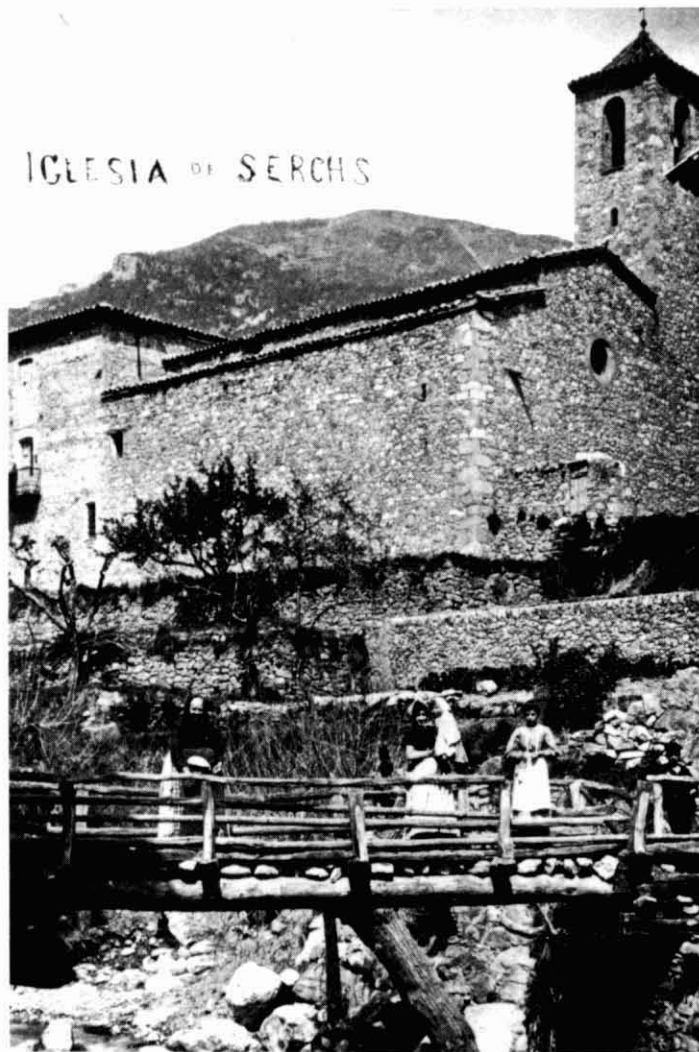
tiu d'aconseguir una lleugera pendent tot seguint la corba de nivell.

### Camí d'aigua

Entre 1890 i 1899 es van construir, entre el molí de Guardiola, al Collet, i Berga, 21 km de canalització per portar l'aigua del Llobregat a la capital de la comarca. Una obra d'enginyeria que va exigir esforços, inversions i il·lusions i que, finalment, com tantes coses a la nostra comarca, arribà tard. Aquest camí d'aigua, un dels canals més llargs del nostre país, travessa de nord a sud el terme municipal de Cercs i és aquí on es troben algunes de les obres d'infraestructura més importants, sobretot túnels i aqüeductes. Mentre es construïa s'aprofitava com a mitjà de transport per portar, des de la colònia del Collet, tots els materials que es necessitaven; i és clar, ho feien amb la barca del *missier* i sirgant, arrossegada per una mula. Fa tant temps que ningú no ho recorda, però ho sabem gràcies a la documentació històrica que ha treballat Josep Noguera, l'historiador del canal industrial.

### Camins de ferro

El tren, és clar, però també tots els nous camins ferro que va caldre construir per transportar carbó des de les explotacions fins a les estacions del tren. Ens referim a la impressionant xarxa de plans inclinats, excepcionals, únics,



**El pont del canal industrial sobre la riera de les Garrigues i la Font Gran.** El postaler barceloní Clemente Oliveró va fer una magnífica sèrie de postals del Berguedà a començaments del s. XIX. Aquesta correspon a l'aqüeducte del canal industrial al seu pas per sobre la Font Gran de Cercs; sens dubte, una imatge que sorprèn atesa la manca de vegetació que contrasta amb l'ambient ombrívol i humit que avui presenta aquest espai tan estimat pels ponterrans.

AUTOR: C. O. (CLEMENTE OLIVERÓ). ARXIU: FONS FOTOGRÀFIC DEL MUSEU NACIONAL DE LA CIÈNCIA I LA TÈCNICA DE CATALUNYA

que unien les explotacions de Sant Corneli, mina Esteve i Sant Josep amb l'estació de Fígols. També el conjunt de telefèrics que amb el temps es van construir a l'entorn del gran conjunt industrial i miner de Fígols-Les Mines: plans inclinats Natàlia, Provenir, Garganta i central Tèrmica, funiculars Sant Josep, Consolació, Estació, telefèrics Roe, Alfons, Schlams, de la fusta, estèrils i de la fàbrica de ciment.

### Camins de ciment

La carretera actual, que ja no és la d'abans, perquè amb la construcció de l'embassament va caldre refer-la, buscar-li un nou itinerari, amb dos túnels, el de Berga i el de Cercs, i un espectacular viaducte. Una carretera que s'enfonsa, perillosa en terribles corbes com la de la fàbrica, que rellisca al passar per sota la tèrmica... Una carretera que per convertir-se en autovia necessita més espai, més amplada, un itinerari diferent que afectarà de nord a sud i de sud a nord tot el terme municipal, i que ens ha de portar més ràpidament a Europa- de moment a la Cerdanya i Andorra- i a Barcelona. Segur que no serà l'última!

### Els ponts

I perquè tots aquests camins siguin camins per anar i per venir, calen ponts... i quin pilot de ponts: l'únic pont romànic que a la comarca es manté dempeus, és



**"Figols. 4.- Las Minas. Puente Viejo"**

L'editor i fotògraf valencià Andrés Fabert va editar una col·lecció de postals, no sabem quantes, de les mines. Aquesta, la número 4 de la sèrie, té l'interès de mostrar el magnífic pont romànic del Far, un matí de primavera o d'estiu. L'ombra de les muntanyes de La Nou el mig tapa però, és clar, el que interessava al fotògraf era captar la imatge del tren al mig de l'arc de pont. Tot un simbolisme: el ferrocarril enfilava camí de Guardiola mentre el vell pont continuava dret, immutable al pas del temps.

FOTO: ANDRÉS FABERT. ARXIU: MUSEU DE LES MINES DE CERCS

FIGOLS. 4.- Las Minas. Puente Viejo.



**El pont de Miralles, l'estació de la Baells, muntanyes de La Nou i dos viatgers repassant al peu del camí de Berga a Ripoll.**

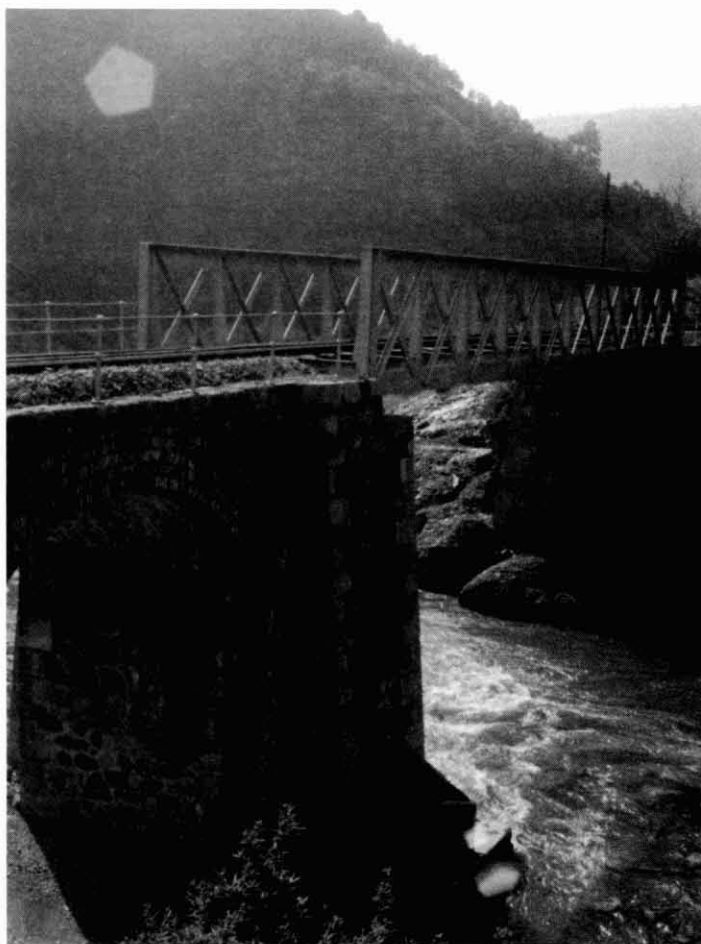
La construcció del tren primer i de la carretera després van convertir Miralles en una cruïlla estratègica de comunicacions. La premsa berguedana de l'època es va fer ressò de l'heterogènia procedència dels obrers que hi treballaven –italians, valencians i aragonesos, a més dels berguedans– i també de la proliferació de barraques, que l'anònim periodista berguedà qualificava de "cases" i que descriu d'aquesta manera: "... se han construïdo con sus familias sobre el terreno, levantando casas y formando verdaderos pueblos que ya ni el nombre les falta pues se hallan bautizados, con los nombres que mejor indican su situación como pueblo de Monseny, de Vilarrasa, de Santa Eugenia, de Pedret, etc (...) Las hay de todas clases y condiciones, barracas de troncos junto a una roca inclinada que sirve de techo, casitas de ramaje blanca de pino, con su cubierta de ramaje verde para resguardar del sol a la entrada y verdaderos chalets con el piso formado del cemento que tanto abunda en el país, su techo de zinc, sus paredes de madera, sus salas y cuartos de dormir, su atrio o zaguán cubierto de frondoso ramaje, su jardín improvisado, etc. Y en fin, poco más allá de un edificio



C. O. 1 La Baells - Estacion y „Pont de Miralles“.

esbelto y con todas las comodidades de hallan agujeros horizontales en el declive del monte que sirven de dormitorio para el que los ocupa y le prestan el mismo servicio que el camarote de un buque". L'empresa italiana construí, al peu del pont de Miralles i del camí cap a Borredà i Vilada, un magatzem de queviures, una fonda i un forn de pa que regentava un tal Simoni, segurament encarregat de la companyia (5).

CLIXÉ J. PUJOL. ARXIU AMBIT DE RECERQUES DEL BERGUEDÀ



**Nena baixant pel pla inclinat**

*Nena baixant pel pla inclinat...* com el títol d'una pintura a l'oli, anònima com moltes obres d'art, aquesta fotografia tan reproduïda, ha deixat de ser anònima. Gràcies a la informació facilitada per Aureli Álvarez Pérez sabem que la noia immortalitzada baixant pel pla inclinat per un fotògraf anònim és la seva mare, Ena Pérez de Blasco, filla del facultatiu asturià Vicente Pérez i esposa de José M<sup>a</sup> Álvarez Cueto (Mieres 1895- Barcelona 1983), també facultatiu de mines que va arribar a Figols el 1923 per treballar en l'obertura de la mina Nova o Consolació, cridat per Vicente Pérez i el comte de Figols. La fotografia fou realitzada entre 1926 i 1930.

AUTOR: DESCONEGUT. ARXIU: AURELI ÁLVAREZ PÉREZ. CÒPIA: MUSEU DE LES MINES DE CERCS.

**Pont de ferro de la Baells**

La construcció del tren des de cal Rosal fins a Guardiola va comportar la construcció de ponts i túnels d'una complexitat tècnica notable; també una important inversió econòmica i de temps. Els ponts de ferro eren, d'entre el conjunt d'obres, els més innovadors, els que s'identificaven més i millor amb el progrés que portava el tren.

AUTOR: DESCONEGUT.

ARXIU: FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA. CÒPIA: MUSEU DE LES MINES DE CERCS

### Viaducte de Cercs

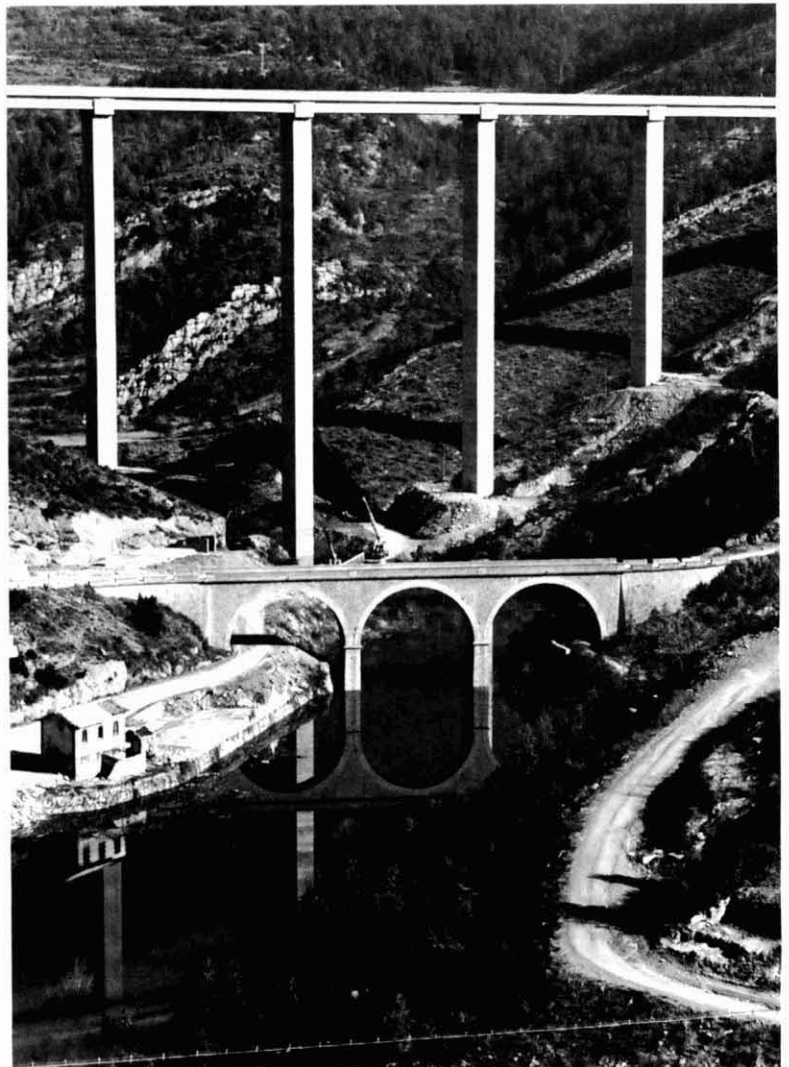
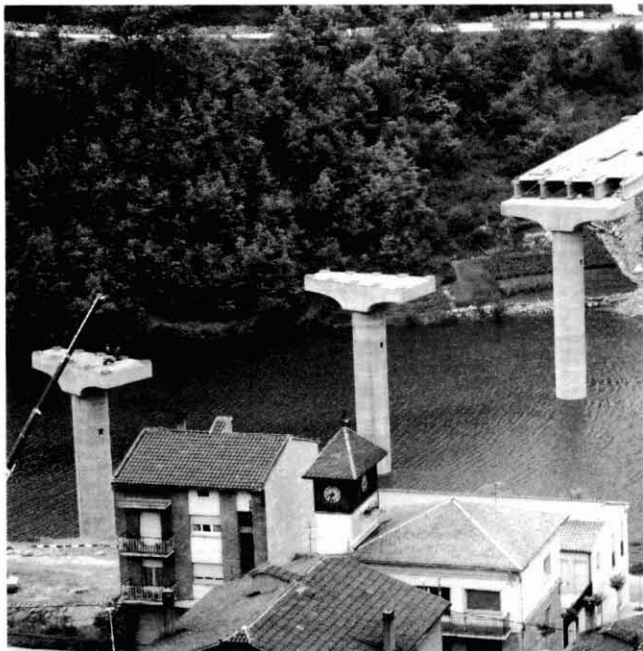
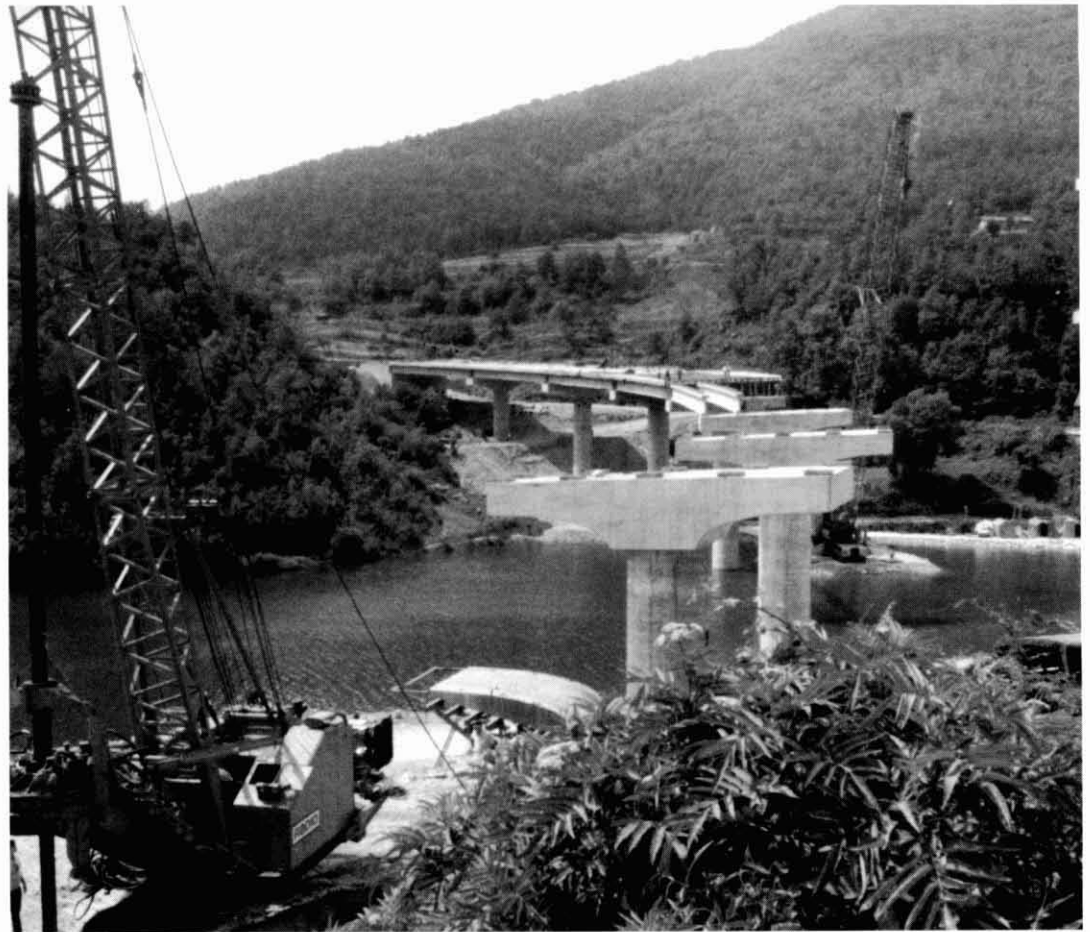
L'any 1984 s'inaugurava el túnel del Cadí, una obra que impulsà la transformació de la carretera C-1411, que començar a ser coneguda amb el nom d'eix del Llobregat. El pla de carreteres de 1981 preveia la construcció de la variant de Berga i la millora de la carretera fins a Cercs, millora que incloïa la construcció del gran viaducte que el 1984 estava, com es veu en aquesta fotografia força avançat. El viaducte va canviar la fesomia del nucli, també la imatge que de Cercs la gent tenia; no cal dir que va millorar la qualitat de vida de la gent.

AUTOR: DESCONEGUT. ARXIU MUNICIPAL DE CERCS

### El pont sobre la carretera comarcal

Les noves comunicacions al seu pas per l'antic Pont de Rabentí van exigir la construcció no només del viaducte, sinó també del pont sobre la nova carretera per tal de poder facilitar l'accés a Cercs. Quants viaductes i ponts exigirà la construcció de la nova autovia de Berga fins a Bagà?

AUTOR: JOSÉ ANTONIO CANO. ARXIU JOSÉ ANTONIO CANO (SANT JORDI, CERCS)







A la pàgina de l'esquerra, foto inferior.

#### Viaducte de Vilada

Amb aquest nom es coneix el gran pont que travessa el pantà i que porta a Vilada, Borredà i Ripoll, per la carretera C-26; fou construït entre 1973 i 1976 i és una conseqüència directa del fet que l'embassament de la Baells negués l'antic pont de Miralles i obligués, doncs, a canviar el traçat de les carreteres al seu pas pel terme municipal de Cercs. En realitat el pont es construeix, en la seva totalitat, en el terme municipal de Cercs i fins fa pocs anys es deia que era el pont més alt d'Espanya. Un pont de més de 100 metres d'alt, que són molts metres.

Autor Luigi (1975). Arxiu Luigi.  
Còpia: Arxiu Municipal de Cercs  
Restes del pont medieval de Pont de Rabentí  
Però de tots els ponts desapareguts, el que ha deixat la seva empremta més clara, almenys en el nom, és el pont de Rabentí, del qual només es conserva un pilar a la llera del torrent del Pont.

FOTO: RAMON VILADÉS, ARXIU ÀMBIT DE RECERQUES DEL BERGUEDÀ

#### La locomotora a vapor arrossegant un comboi al seu pas pel pont gòtic de Pedret

Quan l'empresa "Societat Ferrocarril y Minas de Berga" va obtenir del govern la transferència del ferrocarril "Manresa-Guardiola" el 1881, va subcontractar la construcció de la via fèrria a la companyia italiana "Gavaretti, Vallido, Bovio y Cia", que inicià les obres el 1885 pel costat de cal Rosal, en direcció cap a Cercs. L'obra va quedar encallada a Pedret i no es va reprendre fins al 1890. Una de les locomotores Berga, la número 10, fou batejada amb el nom de l'església preromànica.

AUTOR: J. DESEURAS, ARXIU CARME SELLÉS RUSSINYOL

el pont del Far o Alfar. Un dels ponts gòtics més coneguts i fotografiats, el de Pedret. Ponts per portar aigua, com els magnífics aqüeductes del Canal industrial sobre la riera de Peguera i el torrent de les Garrigues; modernes obres d'enginyeria, com el viaducte de Cercs o el viaducte de Vilada, que permet travessar l'embassament per un dels punts més amples...

No oblidem els ponts perduts, que són molts: tots els del tren

que es van construir al terme municipal de Cercs constaven d'una part d'obra i d'una metàl·lica i eren quatre: el de Pedret (km 55,065), els dos de la Baells (km 56,317 i km 56,943), el de Sant Salvador (km 63) i el de la sortida de l'estació de Fígols (km 64,434). També es va perdre, arran de la construcció de l'embassament, el magnífic pont de la carretera de Berga a Ripoll conegut com a pont de Miralles, a l'antic terme de la Baells. I no podem oblidar el pont de la Senyora, sobre el torrent de Sant Corneli, pocs metres abans que aquest torrent es trobés amb el Llobregat, també perdut; o els ponts de fusta, com el que travessava el Llobregat davant del molí de la Vedella, o el que es va construir, en substitució de l'antic gòtic de Pont de Rabentí, indispensable per al camí ral, tan important que dona nom al nucli urbà que es va convertir en cap d'un terme municipal extens i dispers, Cercs.

(\* Aquest text és un capítol del llibre Cercs, la mirada del fotògraf editat per l'Ajuntament de Cercs i l'editorial Zenobita el maig del 2006 i del qual n'és autora l'au-

tora d'aquest llibre. També en formen part les fotografies i els seus peus, bona part dels quals formen part del capítol "Ponts de totes mides, camins de totes menes...", i dels capítols "Un tren perdut..." i "De Pont de Rabentí a Serchs i de Serchs a Cercs".

#### NOTES

1. COROMINAS CAMP, Ramon: El pont de Rabentí, a l'EROL n° 35, Berga, hivern 1991, p. 7-10.
2. Ramón FELIPÓ: Postals de la Patum, Barcelona 2006.
3. P.J.J. Chacón (1883), *Estudio militar de la cuenca superior del Río Llobregat*. Madrid, Imprenta y Litografía del depósito de la Guerra, p. 24., citat a Josep Oller i Vila (1990), "Un estudi militar de la conca de l'Alt Llobregat (1883)." *L'Erol*, 30:42-44.
4. Cèsar August Torras (1905) *Bergadà. Valls altes del Llobregat*. Barcelona. Tipografia de L-se "Avenç.
5. *El Bergadán n° 508, de 30 de maig de 1886*, citat per NOGUERA: Josep: "Les primeres explotacions carboníferes al Berguedà".

Rosa Serra Rotés