



Antic traçat del tramvia de sang de Berga a les mines de Fígols

Cercs

Ubicació

Comarca:	Berguedà
Lloc/Adreça:	Diversos indrets del terme municipal.
Emplaçament	Travessava el municipi de sud a nord paral·lel al riu Llobregat pel marge dret.

Coordenades:

Latitud:	42.17769
Longitud:	1.8629
UTM Est (X):	406090
UTM Nord (Y):	4670131

Classificació

Número de fitxa	08268 - 87
Àmbit:	Patrimoni immoble
Tipologia	Obra civil
Estil / època:	Contemporani
Segle	XIX
Estat de conservació	Regular
Notes de conservació:	en conjunt es troba en bon estat. Recentment s'ha dut a terme una actuació de rehabilitació, hi ha algun tram, però que s'ha hagut de modificar ja que algun tram del traçat no es conserva.
Protecció	Legal
Observacions protecció:	BCIL núm. 965-I, de 13/04/2005
Número inventari	si. IPA 30921
Generalitat i altres inventaris	
Accés	Fàcil
Ús actual:	Social
Titularitat	Privada
Titular:	diversos propietaris

Autoria de la fitxa
Data de registre de la fitxa:

Sara Simon Vilardaga
dj., 16/04/1931 - 00:00

Descripció

Infraestructura ferroviària construïda per donar sortida al carbó que s'extreia de les mines de Cercs. Era una línia de ferrocarril de tracció animal, és a dir, les vagonetes eren arrossegades per matxos. Per a l'època en què es va construir aquest sistema ja era obsolet. Normalment en aquests casos el recorregut havia de tenir un cert pendent que afavorís la baixada per gravetat (en què les vagonetes solien anar plenes i no calgués arrossegar-les) mentre la pujada fos mitjançant cavalleries amb vagonetes buides. En el cas d'aquest traçat pràcticament no hi havia cap desnivell (el desnivell total acumulat només era de 80 m) i fins i tot el tram des de les mines fins a Berga feia una mica de pujada. En principi només tenia dues estacions, la d'inici a Berga i la final al peu del santuari de la Consolació. El recorregut dins del terme municipal de Cercs era el següent: hi entrava a l'alçada de l'Estany Clar i el Molí d'en Ponça, seguia direcció la Tossa, el Gall, la Comassa, travessava el torrent de les Garrigues i el riu de Peguera, seguia cap a les Mulleres del Gall, el pla de Sant Jordi, el coll de Melques, la Rodonella, la vall de la Garganta (on actualment hi ha la central tèrmica) i acabava a tocar del Santuari de la Mare de Déu de la Consolació. Per tal d'intentar mantenir el mateix nivell en tot el recorregut, aquest era molt sinuós (en alguns trams molt semblant al pas de l'actual C-16 per dins del municipi). La línia tenia una longitud de 14,5 km, dels quals 13,1 km estaven dins del terme municipal de Cercs. La plataforma ferroviària i els ponts tenien una amplada de 2 m. Les vies eren de fusta amb un recobriment metàl·lic superior i una amplada de 840 mm, poc habitual. En total hi havia vint viaductes o ponts, corbats i de poca llargada per mirar de mantenir sempre la mateixa cota; d'aquests vint ponts se'n conserven sis dins del tram de Cercs: sobre el molí d'en Ponça, sobre l'Estany Clar, sobre el camí de Tossa, sobre el torrent de les Garrigues, sobre el riu de Peguera i entre la Rodonella i la central tèrmica. En alguns trams la plataforma es sustentava en murs de pedra en sec, magníficament obrats i que encara es conserven en perfecte estat. Només hi havia un túnel, a la zona del Gall i avui en dia desaparegut per les obres de la C-16, i dues petites trinxeres, de les quals se'n conserva una a la zona del camí de Tossa. Les vies eren unes barres llargues fetes amb fusta de faig sobre les quals es clavaven, mitjançant escàrpies, uns passamans de ferro de 56x13 mm de secció que facilitaven el rodament dels vehicles. Les vies de fusta descasaven sobre travesses de fusta.

Observacions:

Tot i que la via es va desmantellar amb la idea de recuperar el màxim de material han quedat alguns petits trams de l'original sistema de vies. Hi ha un projecte per intentar recuperar la plataforma en una via verda que passaria per l'interior dels nuclis de Berga, Cercs, Sant Jordi, la Rodonella i la Consolació. Les coordenades pertanyen a l'emplaçament de l'antiga estació del ferrocarril "Fígols-las Minas".

Història

Fou construït entre els anys 1868 i 1871 per Ramon Salvadó, soci de l'empresa "la Carbonera Española", que en aquell moment ja estava explotant algunes mines; és el ferrocarril més antic de la comarca del Berguedà. En els inicis donava sortida al carbó produït en aquesta zona que era consumit per les indústries berguedanes i per una bona part de les colònies industrials del riu Llobregat. A partir de 1887, quan va entrar en servei el tram de ferrocarril entre Manresa i Olvan, el carbó arribaria a altres indústries de la resta de Catalunya, per bé que calia transportar amb carros el carbó des de l'estació final de Berga, situada prop

de cal Parraquer, fins l'estació d'Olvan, situada a tocar de la colònia Rosal, on acabava en aquell moment el ferrocarril. Es va clausurar l'any 1904 quan va entrar en servei el tram de ferrocarril de via estreta entre Cal Rosal i Guardiola de Berguedà. No obstant, la zona més propera a la Consolació va continuar donant servei fins a meitats del segle XX. Entre altres serveis, el tram entre Cercs i Fígols es va utilitzar per transportar les teules fabricades al cap del municipi i que anaven destinades als edificis de les colònies de Sant Josep i de Sant Corneli.

Bibliografia

CAMPILLO, X. (dir.) (2002): Les vies verdes com a equipament turístic: Anàlisi funcional i condicionament. El tramvia de sang de Berga a les mines de Fígols, Bellaterra, Escola Universitària de Turisme i Direcció Hotelera, Universitat Autònoma de Barcelona. NOGUERA, J. i SISTACH, M. (1991): La mineria al Berguedà, Berga, Àmbit de Recerques del Berguedà. SALMERON, C. (1990): Els trens del Berguedà. Història dels ferrocarrils industrials del Berguedà, Barcelona, Terminus.

