



Antic traçat del ferrocarril Manresa-Guardiola de Berguedà

Cercs

Ubicació

Comarca: Berguedà
Lloc/Adreça: Diversos indrets del terme municipal

Coordenades:

Latitud: 42.10618
Longitud: 1.88006
UTM Est (X): 407403
UTM Nord (Y): 4662172

Classificació

Número de fitxa 08268 - 88
Àmbit: Patrimoni immoble
Tipologia Obra civil
Estil / època: Contemporani
Segle XIX-XX
Estat de conservació Regular
Notes de conservació: alguns dels trams es conserven i són emprats com a via verda, és el cas del traçat a la zona de Pedret. Altres parts han desaparegut, una part sota les aigües del pantà de la Baells, i d'altres per la construcció de la nova xarxa de comunicacions per carretera.
Protecció Legal
Observacions protecció: BCIL núm. 1001-I, de 13/04/2005
Número inventari si.IPA 30706
Generalitat i altres inventaris
Accés Fàcil
Ús actual: Social
Titularitat Privada

Titular: diversos propietaris
Autoria de la fitxa Sara Simon Vilardaga
Data de registre de la fitxa: dj., 31/03/2016 - 02:00

Descripció

Infraestructura ferroviària de via única estreta (750 mm) que unia les poblacions de Manresa i Guardiola de Berguedà. A Manresa enllaçava amb la línia de Barcelona i a Guardiola de Berguedà enllaçava amb la línia que arribava fins la fàbrica del Clot del Moro (Castellar de n'Hug). Dins del terme municipal de Cercs hi havia tres estacions: la Baells, que fins l'any 1944 fou municipi propi independent, Cercs i Fígols-las Minas. També hi havia diversos carregadors de fusta: un entre el túnel Vilarrasa-2 i el pont de la Peirota (pertanyent a "Carbones de Berga SA"); un altre després de l'estació de la Baells (pertanyent a la firma "Vigo i Puig") i un tercer just en el límit del terme municipal amb la Nou i amb Guardiola de Berguedà, després de l'estació de Fígols-les Mines (pertanyent també a "Carbones de Berga SA").

La via entrava dins de l'actual terme municipal de Cercs després de creuar el Rec del Corral de Montsent (en el moment que es va construir la línia era terme municipal de la Baells), en el marge esquerre del riu Llobregat. Després de travessar dos túnels (Vilarrasa-1, de 77 m de longitud, i Vilarrasa-2, de 185 m de longitud) i el torrent de Bossoms creuava el riu pel pont de la Peirota, després del qual hi havia un altre túnel en corba (Peirota-1, de 80 m de longitud) i un segon túnel considerat el més curt del món: Peirota-2, de 8 m de longitud. Seguia pel marge dret del riu fins el creuament amb el camí de Pedret, una mica més amunt del qual tornava a creuar el riu dues vegades, per sobre de dos ponts idèntics, travessant el Congost de la Baells fins arribar a l'estació de la Baells. Aquest tram de ferrocarril circulava per una vall estreta que s'acabava convertint en un congost. A la sortida de l'estació de la Baells un nou pont travessava el riu i la via seguia pel marge esquerra fins l'estació de Cercs, que disposava de diverses vies industrials, entre elles les que pertanyien a l'empresa "Bofarull, Escobet i Cia". Abans d'arribar al sector de la Consolació un nou pont, el de Sant Salvador, permetia creuar novament el riu cap al marge dret. Tot el tram de via del marge esquerra del riu entre la Baells i la Consolació avui en dia està negat per les aigües del pantà de la Baells. El pont de Sant Salvador es trobava a tocar de l'antic poble de Sant Salvador de la Vedella, també negat per les aigües. Un quilòmetre més amunt del pont, la via arribava a l'estació de Fígols-les Mines.

Aquesta estació estava construïda dins dels terrenys d'una finca anomenada la Vedella, comprada per José Enrique de Olano a finals del segle XIX. Els primers elements que conformaren l'estació eren: l'edifici pròpiament de l'estació, les vies, un edifici proper a l'anterior amb una bàscula per pesar vagonets, un edifici de dos pisos, els dipòsits o carregadors del carbó, un telefèric i la casa-xalet del director de les mines. Amb el temps, l'estació va disposar de dos ramals industrials, un utilitzat per FECSA per alimentar les dues centrals tèrmiques i l'altre que pertanyia a "Carbones de Berga SA".

L'estació, situada a 643 m d'altitud, estava connectada amb les instal·lacions de la mina Consolació, situada a 782 m d'altitud, mitjançant un pla inclinat anomenat Consolació I que aprofitava l'antiga via fèrria de sang Berga-les Mines. Just després d'aquesta estació, la via tornava a travessar el riu per un pont metàl·lic d'un sol tram de 20 m de llum i ja sortia fora del terme municipal de Cercs.

Observacions:

Les coordenades pertanyen al creuament de les vies amb el camí de Pedret, just abans de creuar el pont de Pedret.

Dins del terme municipal de Cercs es conserven dos trams: el primer arrenca des de la colònia Rosal fins al peu de la presa de la Baells, seguint el curs del riu Llobregat; el segon es troba a l'altre extrem del municipi, surt de l'antiga estació de càrrega a la Consolació fins a l'alçada del Far. El primer tram s'ha convertit en via verda i és totalment transitable a peu o en bicicleta; passa pel costat del pont de Pedret. En aquest tram es conserven alguns túnels, ponts, murs de contenció del traçat del ferrocarril,...

A la part nord del municipi, es conserva part del traçat, tot i que afectat per la construcció de l'antiga carretera C-1411; sí que es manté un túnel a la zona de la Consolació.

Història

Poc abans de l'arribada del ferrocarril a Manresa (any 1859) ja es comencen a fer estudis i projectes per enllaçar la capital del Bages amb la comarca del Berguedà seguint el curs del riu Llobregat (des del 1840 estaven unides per carretera Manresa i Berga). Poc després, l'any 1866, són les empreses mineres de l'Alt Berguedà les que s'interessen per unir aquesta zona amb Manresa per ferrocarril; aquests projectes ja preveuen una línia entre Manresa i Guardiola de Berguedà. L'any 1867 es fa la concessió d'aquesta via a "la Carbonera Española", en aquell moment la principal explotadora minera de la zona de Cercs, però el projecte resta aturat. Aquesta mateixa empresa va construir entre 1868 i 1870 el tramvia de sang que enllaçava les mines de la zona de la Consolació amb cal Parraquer, al nord de Berga, de manera que cada vegada era més urgent construir un ferrocarril que enllacés amb Manresa per donar sortida al carbó. Fins el 1879 no es presenta un nou projecte, en aquest cas d'un tramvia de vapor entre Manresa i Berga amb un ample de via de 750 mm, aprovat el 1880 i concedit el 1881 a una empresa de recent constitució: "Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga" (TFEMB). L'any 1882 van començar les obres, l'any 1885 s'arribava a Puig-reig i l'any 1887 a la colònia Rosal, a mig camí entre Berga i Olvan. Aquí es va aturar la línia, però com a mínim el carbó que arribava a Berga ja es podia baixar fins aquesta última estació de cal Rosal.

L'any 1890 es van fusionar les empreses "Ferrocarril y Minas de Berga SA" i "Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga". L'any 1893 es va fer una concessió per 99 anys a la mateixa empresa que explotava el ferrocarril entre Manresa i Berga per allargar el recorregut entre la colònia Rosal i Guardiola de Berguedà. L'impulsor d'aquest tram de via fou l'enginyer basc José Enrique de Olano a través de la societat "Ferrocarril y Minas de Berga", constituïda a Barcelona el 13 de desembre de 1881. Aquesta empresa havia iniciat l'any 1882 els treballs de construcció del tram de ferrocarril entre Cercs i Guardiola de Berguedà, treballs que es van aturar al cap de poc i van seguir així durant força anys. Després de múltiples dificultats, projectes que preveïen enllaçar Guardiola de Berguedà amb Puigcerdà a través del coll de Jou i concessions més o menys fallides, el juny de 1901 es van adjudicar les obres entre Olvan (cal Rosal) i Guardiola i a finals de l'any 1903 la major part de les obres de fàbrica ja estaven llestes. Durant l'any següent s'acabaren els treballs i el 21 de novembre de l'any 1904 es va poder inaugurar aquest tram de ferrocarril que circulava entre Berga i Guardiola de Berguedà i que tenia una estació al peu de les mines de Cercs, coneguda amb el nom de Fígols-les Mines. Les instal·lacions d'aquesta estació es van anar construint entre 1893 i 1903. L'any 1919 es va constituir la "Compañía General de Ferrocarriles Catalanes", de la qual formava part TFEMB, i que es va ocupar de l'explotació de la línia des d'aleshores; no obstant, aquesta última societat no va desaparèixer sinó que es va mantenir en actiu fins l'any 1978.

L'any 1939 la majoria de ponts de la línia foren volats durant la retirada cap a França de les tropes republicanes. Entre 1939 i 1940 la línia es va anar posant en servei novament.

L'any 1946 es va acabar la concessió atorgada l'any 1886 per 60 anys del tram entre Manresa i Olvan i la gestió de la línia va passar a la "Jefatura de Explotación de Ferrocarriles por el Estado". Com la concessió del tram entre Olvan i Guardiola era posterior i per 99 anys es va decidir, l'any 1961, atorgar a "Ferrocarriles Catalanes" l'administració d'una línia amb diversos propietaris mitjançant un conveni.

A partir de 1955 el transport per carretera suposava una competència per al tren, fins que el dia 2 de maig de 1972 es va clausurar aquesta línia, afectada entre altres coses per la futura construcció de la presa i pantà de la Baells.

Bibliografia

BOIXADER, A. i SERRA, R. (2007): Viure al peu de la mina. Les colònies mineres de Cercs, Cercs i Manresa, Consorci Ruta Minera i Zenobita edicions.

CUADROS, I. (1986): "La mineria a l'Alt Berguedà. Evolució històrica", a Dovella, número 19, p. 31-36.

PERARNAU, J. (1981): "El carrilet Manresa-Berga. Aproximació a les influències socio-econòmiques", a Dovella, número 3, p. 9-14.

SALMERÓN, C. (1985): Els Ferrocarrils Catalans: Cent anys d'història, Barcelona, Terminus.

SALMERÓN, C. (1990): Els trens del Berguedà. Història dels ferrocarrils industrials del Berguedà, Barcelona, Terminus.

