

Dels camins romans a les carreteres asfaltades

per ROSA SERRA I ROTÉS i M. DOLORS SANTANDREU

Els inicis de la xarxa viària al Berguedà comencen amb els romans i, seguint les diverses èpoques històriques, perduren fins als anys trenta d'aquesta centúria, moment en què molts d'ells canvien la pols per l'asfalt.

1. ELS CAMINS ROMANS

Ens hem de remuntar a Roma per trobar incidis de la primera xarxa viària a la nostra comarca. L'esperit pràctic dels romans va donar, a tots els seus territoris, unes àmplies comunicacions que interrelacionaven el poblament rural amb les ciutats. Les calçades romanes (*via*, *strata* i *actus*) resseguien Catalunya principalment de nord a sud, però també de llevant a ponent; un seguit de camins secundaris permetien la comunicació i explotació integral del territori.

Les principals vies romanes, la *Via Augusta* (de la Gàl·lia Narbonesa fins a Tarraco, travessant el Llobregat pel pont de Martorell) i la *Strata Ceretania* (que des de la vall del Tet travessava la Cerdanya i enllaçava Llívia amb la Seu d'Urgell i Lleida) no tocaven el Berguedà. Una via transversal important travessava la nostra comarca: la calçada que anava de Tremp a Empúries passant per *Setelsis* (Solsona) i el *Castrum Bergium*. També, la ruta que des de Martorell remuntava la vall del Llobregat fins a Berga i que, a partir de Manresa, resseguia la vall del Cardener fins a Solsona. Una munió de camins secundaris enllaçaven els punts més importants de la comarca amb les grans vies. La manca de ciutats importants al Berguedà i, com a conseqüència, de notícies històriques, fa que la xarxa romana intercomarcal sigui encara força desconeguda.

Cal tenir en compte però, que arreu de Catalunya la xarxa viària va tenir poques modificacions al llarg de la història, malgrat que s'anà deteriorant progressivament. Les vies romanes tenen una sorprenent continuïtat en l'espai, per la qual cosa, són els precedents més directes de les carreteres actuals i de molts projectes, avui encara no aconseguits: l'eix transversal de Catalunya, l'eix pirinenc i pre-pirinenc.¹



Camí ral de la Pobla de Lillet al Monestir.

VILADÉS

Els romans varen aprofitar i acondicionar part dels primitius camins de Catalunya, sobretot aquells que responien a unes necessitats bàsiques d'estratègia militar i després, de control i comunicació comercial i administrativa. La gran quantitat de camins forestals que romanen encara transitables avui dia, i molts d'altres de perduts (sobretot a l'Alt Berguedà) no degueren conèixer les millores de la enginyeria romana. Molts d'aquests camins, com les principals vies romanes que resseguien la comarca, s'utilitzaren fins a la construcció de les carreteres a finals del s. XIX.

2. ELS CAMINS MEDIEVALS

La xarxa romana comarcal s'utilitzà durant tota l'època medieval, però es forní, també, una complexa trama de camins de bast que comunicaven castells, monestirs, esglésies, pobles, llogarrets, molins i fargues.

Aquests camins de bast permetien, únicament, el pas d'animals de ferradura (per a qual cosa, es coneixen també amb aquest nom). Els animals hi transitaven carregats amb sàrries i arreus, però mai van permetre el pas de carros. El camí de bast o de ferradura equivalia a l'*actus* romà. El principal camí medieval és el camí ral, el camí públic per excel·lència, patrimoni de la corona. A Catalunya, l'*Usatge Camini et Stratae*, del s. XII, establí que els camins públics eren de la potestat del príncep; aquesta potestat s'entenia sobre tots els camins públics i els seus vianants, fins i tot en els camins que travessaven territoris de jurisdicció nobiliària o eclesiàstica. Aquests últims camins eren jurisdicció del senyor concret, malgrat fossin considerats com a públics.

Els camins s'estenien per totes les terres planes del Principat, les més ben comunicades, tot i que corresponien únicament a una tercera part del país.

La resta, i en aquest important grup cal incloure el Berguedà, els camins eren de ferradura o de bast, malgrat que per la seva situació, fossin considerats camins rals (aquells que eren molt transitats). La morfologia dels terrenys era, doncs, un condicionament bàsic per la fesomia del camí, i també pel seu estat de conservació. La importància estratègica dels castells i el poder econòmic d'alguns monestirs són, també, elements importants per al desenvolupament d'aquesta xarxa de comunicacions.

La vall del Llobregat era la zona més ben comunicada de la comarca. Ja en l'època medieval, Manresa era un centre clau de les comunicacions de la Depressió Central; d'aquesta ciutat sortia una important xarxa radial que s'estenia per Catalunya seguint els eixos del Llobregat (Martorell, Manresa, Berga), del Cardener (als centres miners de Súria i Cardona i cap a la important Solsona), també el camí que, passant pel Moianès, anava a Vic, els que portaven a Igualada i Terrassa i la important ruta de Lleida pel camí de Rajadell i la Segarra.

Berga era, però, el centre de comunicacions més important del Berguedà. Els viatgers del s. XVIII i els excursionistes del s. XIX encara transitaven per la comarca seguint els camins rals i de ferradura. Els camins medievals més importants que sortien de Berga eren:

—El camí ral de Berga a Solsona que, passant per Avià, l'Espunyola i St. Feliu de Lluelles, arribava al castell de Navès i a l'església de Joval i que pel Vinyat arribava a Solsona.

—El camí ral de Berga a Gósol, passant per Peguera cap al coll de Ferrús i l'església de Monner, cap a l'Espà.

—El camí ral de Berga a Sant Llorenç de Morunys, per Castellà del Riu i l'Aiguadora.

—El camí ral de Berga a Vic, passant pel monestir de Valldaura cap a la riera de Merlès, Prats de Lluçanès i Vic.

—El camí ral de Berga a Bagà i la Pobla de Lillet, passant pel Pont de Raventí i pont d'Alfar.

—El camí de Berga a Ripoll, passant per Vilada, Borredà, les Llosses i Sant Quirze de Besora.

—El camí ral de Berga a Manresa, seguint la vall del Llobregat.

La documentació medieval esmenta molts camins secundaris que travessaven les vies principals i que comunicaven masies, monestirs, castells i poblets. Molts d'aquests camins són difícils de resseguir, car molts castells i esglésies són, avui dia, abandonats. La geografia del romànic comarcal és tan rica, que la imaginem com una tela d'aranya relacionant tots els punts del Berguedà.

Un vell camí medieval procedent de Gósol (l'Alt Urgell i Tuixén) passava prop de l'església de Sant Martí de Saldes i, travessant el riu Gresolet, conti-



Pont romànic d'Alfar.

VILADÉS

nuava fins a Sant Sebastià del Sull i arribava al monestir de Sant Llorenç prop Bagà². Un dels camins que més sovint s'esmenta en la documentació altmedieval és la *Strata Cardonensis*. En l'acta de consagració de l'església de Sta. Maria de Serrateix de l'any 977 diu: "...ipsa strata publica sive Cardonesa..."³; el mateix camí torna a sortir en les consagracions de les esglésies de Sant Joan de Montdarn, St. Miquel de Viver i St. Pau de Casseres⁴. El camí havia de resseguir la riera de Navel, des de Cardona cap a St. Joan Montdarn, Puig-reig i Casseres, en direcció cap a Berga⁵.

Altres camins, també importants, eren els que resseguien la riera de Merlès. En la consagració de Sta. Maria de Merlès (893) s'esmenta "...in strata Bergitanense qui pergit ad Osona et usque ad ipsum rivulum..."⁶. També el camí que procedent del Llobregat s'enfilava per Gaià cap a Pinós i que, passant pel terme del castell de Merlès, resseguia la Serra de Degollats⁷.

Hi havia camins que comunicaven el comtat de Berga amb la seva Marca, un corredor de terres molt estret que des del Llobregat (Navàs) arribava al Cardener (Palà) cap a Saló, Vallmanya, Pinós i les Olugues⁸.

A l'Alt Berguedà els camins també relacionaven centres econòmics, polítics i religiosos. Ja des de l'Alta Edat Mitjana s'esmenta un camí que des de Sant Jaume de Frontanyà anava a les Planes i a Sant Esteve de Riva⁹. D'aquest monestir sortien importants camins cap a Borredà, la Pobla de Lillet, la riera de Merlès, etc.¹⁰. Un altre camí medieval, transitat encara al s. XIX, és el que anava de la Pobla a Castellar de N'Hug¹¹; altres camins són els que comunicaven Bagà i la Pobla amb Gavarrós, Brocà, Riutort, Gisclareny, Vallce-

bre, etc., i, els més importants, cap a la Cerdanya, passant pel Coll de Pendís i Coll de Jou.

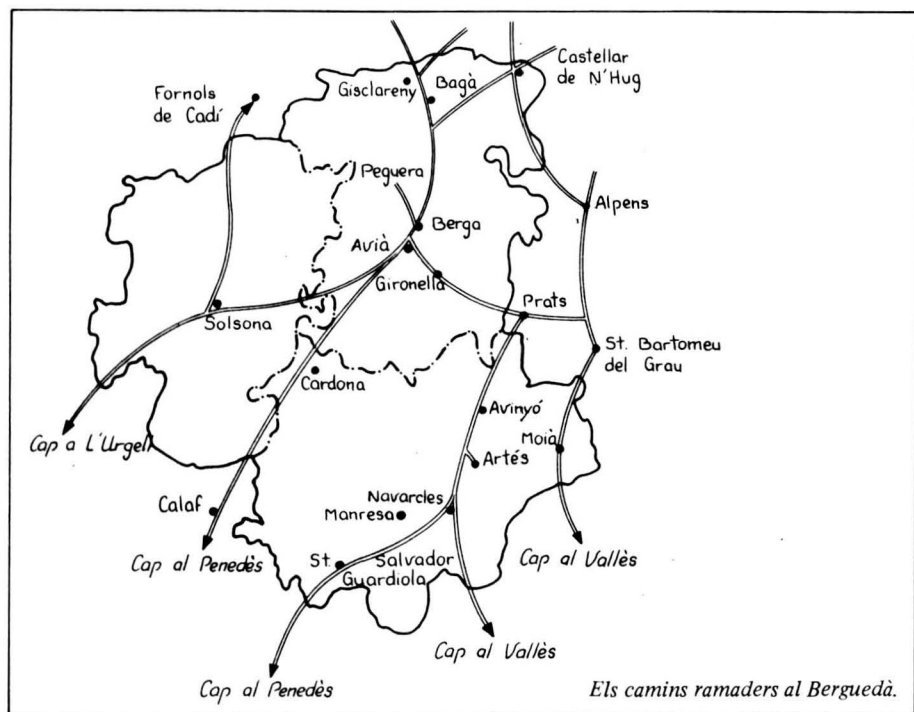
Els ponts i els ports de muntanya

Els ponts són els elements que ens permeten de resseguir millor la xarxa de comunicacions medievals de la comarca, molts d'ells perduts i modificats al llarg dels segles, donaven a la xarxa de comunicacions el seu sentit més ampli.

Ponts de fusta i palanques que travessaven rieres i torrents (els ponts de les rieres de Saldes, Hospital, i Navel, per ex.), ponts romànics (com els d'Alfar, Raventí, del Collet d'Eina, la Pobla i molts d'altres, avui perduts) i gòtics (com els de Gironella, cal Bassacs, Puig-reig, Merlès, Pedret, d'Orniu etc.), són exemples d'aquesta enginyeria medieval. Els ponts s'esmenten ja, en la primera documentació comarcal del s. X; el pont de *Verello* és un del límits de l'església de Sant Vicenç de Rus, esmentat en la seva acta de consagració¹².

Els ponts eren l'obra més costosa i necessària dels camins; sovint eren obres conjuntes entre diferents jurisdiccions: els cònsols de la vila de Bagà es reuniren, repetidament, amb l'abat del monestir de Sant Llorenç prop Bagà, durant els anys 1331 i 1345, per tal de finançar conjuntament l'obra del pont de Sant Llorenç prop Bagà o Terradelles, sobre el riu Bastareny¹³.

Llegats testamentaris donen constància de la importància d'aquestes obres. L'any 1370 un home de Bagà destinava diners per a la construcció del pont de Terradelles, "... opere pontis qui fiet iuxta monasterium sancti Laurenccii de Bagano..."¹⁴. L'any 1389 es feia el mateix amb l'obra del pont de Gironella¹⁵.



Els ports de muntanya eren els punts més difícils dels camins. Comunicaven el Berguedà amb les veïnes comarques de la Cerdanya i l'Alt Urgell, i constituïen punts claus dels camins que resseguïen la vall del Llobregat i s'enfilaven a la Catalunya pirinenca. El "portum de Gosal" portava a Tuixén i a l'Alt Urgell; s'esmenta ja al s. X, i posteriorment passà a la jurisdicció dels barons de Pinós¹⁶. Els ports més transitats eren els de Coll de Pendís i el de Coll de Jou que portaven a Bellver i Puigcerdà, des de la capital de les baronies de Pinós i Mataplana: Bagà. Mantenir acondicionats aquests ports de muntanya era obra conjunta de les universitats de Bagà, Berga i Puigcerdà pel que fa al Coll de Jou, i de Bagà i Bellver per al Coll de Pendís. El 30 de juliol de 1335 els homes de les universitats de Bagà, Berga i Puigcerdà es reunien a Grèixer per tal d'estudiar sobre el terreny, les obres d'acondicionament d'aquest camí a Coll de Jou; es determinà llogar dos homes de Berga, que des del dia de la reunió fins a Tots Sants, treballarien en aquest lloc per tal d'acondicionar el camí i fer-lo d'una amplada concreta, la cana de Montpeller; les universitats hi contribuïren amb la quantitat de 20 lliures cadascuna¹⁷.

Els camins i la seva conservació.

Una part important dels pressupostos dels pobles i viles medievals es destinava a conservar i acondicionar els seus camins, assegurant així les seves comunicacions i fomentant les relacions econòmiques i comercials. Un dels exemples més ben documentats i estudiats de la comarca correspon a la vila de Bagà. El comú de la vila i els particulars estaven obligats a col·laborar en les obres

de manteniment dels camins; l'any 1415 es feia una crida a Bagà: "Ara oyats que us fara saber de part de la Cort, a tutom generalment que cascú en son entuxà aya agut adobar lo cami d'ací a X. dies primers vinents, sots pena de XX. sous que amor ho,n aurà"¹⁸.

El manteniment dels camins d'alta muntanya obligava, també, a uns serveis especials durant l'hivern, sovint concretats en la neteja de la neu que impedia el pas i la circulació de les cavalleries. Es penava en qualsevol època (pau o guerra i també durant les bandositats baixmedievales), espatllar els camins.

Per a mantenir aquest servei hi havia un seguit d'impostos generals que depenien de les jurisdiccions concretes; molts d'ells, lligats a costums i usos senyorials, representen un punt molt important de la fiscalitat nobiliària baixmedieval. Els impostos més importants de la vila de Bagà eren:

- l'impost de barra: cobrat per la universitat de la vila i destinat a l'acondicionament dels camins. El pagaven generalment tots els vianants, malgrat que moltes vegades les universitats establien concòrdies per tal de no pagar aquest impost en els respectius camins.
- l'impost de lleuda, semblant al de la barra, era cobrat pel senyor jurisdiccional. A canvi d'aquest impost el senyor s'obligava a protegir i assegurar el camí.
- l'impost de passatge: que gravava el pas de tot tipus de bestiar i especialment els ramats¹⁹.

Uns camins especials: els camins ramaders i els camins moliners.

A començaments del s. XI i durant l'època medieval, es va produir un augment general de la ramaderia (especial-

ment ovelles, vaques i cavalls) que obligà els grans propietaris a buscar bones terres de pastura que asseguressin l'aliment de les bèsties durant tot l'any. Els grans centres monàstics (Poblet i Santes Creus) practicaven ja, des dels primers anys del s. XI, la transhumància. Degut a la sequedat de les terres del sud de Tarragona, els grans monestirs buscaren zones de pastura d'estiu i escolliren l'Alt Berguedà. Les bones condicions naturals (abundància d'aigua i herba) així com el relatiu bon accés, foren raons de pes. La necessitat de traslladar els ramats a aquestes zones va obligar a la construcció d'una xarxa de camins especials per als ramats, per tal que circulessin ràpidament i no fessin malbé els camps dels pagesos; buscaven també abundor d'aigües i prats que proporcionessin menjar durant el llarg viatge. Aquests camins ramaders es coneixen amb el nom de *carrerades* o *cabaneres*.

Les *carrerades* solien passar per llocs elevats, per dins del bosc o resseguint trossos d'antigues vies romanes; de tant en tant, aquests camins tenien espais més amples on es trobaven ramats procedents de diferents llocs; tenien també zones naturals on es refugiaven en cas de perill (per exemple el Roc de Palmerola). D'amplada més gran que els altres camins (50 a 60 passes), estaven ben fixats per senyals i fites²⁰.

Els ramats de Poblet i Santes Creus arribaven a l'Alt Berguedà des de la zona del Gaià i el Francolí passant per Santa Coloma de Queralt, Calaf, Pinós, Su, Cardona, Montmajor, Avinyó i Berga. A partir de Berga la *carrerada* es bifurcava cap a Castellar de N'Hug i les baronies de Pinós i Mataplana, i un altre camí seguia cap a Peguera. Els senyors de la comarca foren molt esplèndids i concediren valuoses terres als monestirs de Poblet i Santes Creus. Els vescomtes Guillem de Berguedà, Pere de Berga i Ramon d'Avinyó concediren, durant el s. XII, zones de pastures als ports de Tagast, Campllong i la *Vall Fecunda* (zona entre els castells de Blancafort, Espinalbet, Castellar del Riu, Vall de Lord, Saldes i Ensija)²¹. A més d'aquests grans ramats a l'Alt Berguedà, també es reunien els ramats locals que pagaven drets de pastures als barons de Pinós²². La conservació de les *carrerades* solia córrer a càrrec del poble o vila per on passaven els ramats, però els pastors i amos dels ramats pagaven uns cànonns per a subvencionar els desperfectes que ocasionaven els ramats.

Els molins solien ésser un centre important dels camins; tenien una característica singular i definitòria: la font d'energia del molí medieval era l'aigua i això obligava a acondicionar els camins que resseguïen rius i rieres. Els molins

hidràulics medievals eren fariners i omplien les riberes dels nostres rius, no massa allunyats els uns dels altres.

Així, els molins ens permeten també, conèixer camins medievals. Al peu de la riera de Navel es localitzaven sis molins, propietat del monestir de Santa Maria de Serrateix; s'hi arribava per la documentada *Strata Cardonensis*²³ que portava als importants molins de Navel, Vilajussana i Can Fèlix. La vall de Merlès, que dividia el comtat de Berga del d'Osona, des de la seva confluència amb el Llobregat fins a la zona del seu naixement, s'omplí també de molins, comunicats per un camí que remuntava la riera: molí del Vilaró, de Vilalta, del Raurell, de les Heures, de Boatella, de la Mora, etc.

Al peu del Llobregat hi havia també molts molins (alguns d'ells documentats ja al s. XII, com, per exemple, el molí de Puig-reig); foren els punts de partida de moltes de les fàbriques de riu que s'instal·laren al s. XIX: l'Ametlla de Merola, Cal Riera, Cal Rosal, etc.). Aquests molins i, per tant, també els camins, foren utilitzats fins el s. XIX. Els topònims ens donen també informació sobre la seva localització: per exemple, la rasa dels Molins, de Berga a la colònia Rosal.

Vianants singulars

Entre el grup nombrós de vianants que resseguien els camins medievals creiem interessant fer una mínima referència a dos grups singulars: els missatgers i els lladres.

Els missatgers es troben documentats ja al s. XIV un primer servei de correus a la baronia de Pinós és datat el 15 de novembre de 1376. Pere Galcerán de Pinós, baró de Pinós, Mataplana, Portella i Lillet feia unes ordenances en relació al servei oficial de missatgers i correu dels seus dominis de Mataplana. Els punts d'aquestes ordenances eren:

—Les cartes serien repartides al senyor i als seus procuradors per ordre del batlle de Mataplana i aquest repartiria aquesta funció de missatger equitativament entre els homes del lloc.

—El batlle no podia carregar els homes de la batllia de Mataplana amb excessius serveis; únicament se'ls podia obligar a portar un missatge o paquet i acompanyar el batlle.

—Si el missatger s'havia de traslladar fora de la jurisdicció del senyor, aquest proveiria al correu de menjar i beure²⁴.

Aquest servei relacionava la jurisdicció baronial amb les batllies de Pinós i Mataplana; era conegut amb el nom de *Correu i Missatge* i s'utilitzava en curtes distàncies. Cal no confondre'l amb el correu oficial reial, i possiblement subsistí fins a l'edat moderna, quan els barons de Pinós abandonaren la residència a la nostra comarca.



Molí medieval. Casa Palau (Olvan).

VILADÉS

Els lladres constituïen un grup molt especial de vianants. Especialment perseguits durant l'Edat Mitjana, omplien els camins més transitats de Catalunya. Però, alhora, els camins que els oferien uns refugis naturals adients per escapar-se. La perillositat dels camins obligava els viatgers a sol·licitar el guiatge; el guiat s'obligava a pagar al senyor jurisdiccional del lloc on es trobava una quantitat de diners (o cens anual si freqüentava molt determinat camí) a canvi de protecció. Aquests guiatges podien ésser vitalicis, personals o col·lectius i es feien davant de notari.

En ésser Bagà un pas obligat a la Cerdanya i França des de la vall del Llobregat, el guiatge proporcionava una important font d'ingressos al baró de Pinós. Sovint s'establien guiatges per tal s'assegurar persones i mercaderies enfront dels lladregots²⁵. El Coll de Jou fou un lloc on es reunien sovint els lladres; l'any 1352, uns lladres robaren, a Grèixer a un mercader de Tolosa de Llenguadoc, i la vila de Bagà organitzà batudes fins als camins de Cerdanya, la Seu, Pallars i Foix²⁶.

Un servei dels camins: els hospitals

Els hostals eren els llocs on s'aturaven els viatgers i les seves mercaderies; eren construccions molt simples (una cuina-menjador, dormitoris i estables per a les cavalleries). Les Constitucions Catalanes regulaven l'hostalatge i tot hom podia ser-hi admès llevat d'unes clares excepcions: les prostitutes (que només podien ser acollides un dia i sense practicar el seu ofici), els excomunicats, els malfactors i bandejats. Els hostals es localitzaven en les viles i els camins públics més transitats. Al Berguedà, aquest servei el van fer fins als s. XVII i XVIII, els *hospitals*.

Amb el nom d'*Hospital* es coneix també al refugi baixmedieval que acollia els viatgers que travessaven camins perillosos; solien situar-se als ports de muntanya, principalment al Pirineu, i sovint eren regentats per comunitats monàstiques, religiosos, o cofrariats de ramaders. Alguns d'aquests hospitals foren molt importants: *hospital* de Benasc, *l'hospital* de Sant Nicolau dels Pontells a Viella, *l'hospital* de la Bonaigua, el de St. Joan de l'Erm i, al Berguedà, *l'Hospitalet* de Roca-sança.

L'*Hospitalet* de Roca-sança estava situat en l'accés al Colls de Jou i de Pendís; documentat des del s. XIII tenia una petita església advocada a Santa Maria, que durant els s. XIII i XIV era regentada per un rector. Uns servents recaptaven per a la capella, i s'encarregaven dels malalts i dels vianants. Més endavant *l'hospitalet* i l'església foren regentats per donants, fins que esdevingué hostal²⁷.

Els *hospitals* medievals tenien una doble finalitat: *hospital*-alberg, car les ciutats tancaven les seves portes en arribar la nit. Els *hospitals* servien també per a acollir pobres, un altre grup important dels viatgers de la Catalunya Medieval. Molts d'ells foren fundats amb la finalitat d'acollir pobres: *l'hospital* de Bagà (fundat l'any 1255), *l'hospital* de la Pobla de Lillet (1400), el de Berga (28).

3. ELS CAMINS A L'EDAT MODERNA FINS A LA CONSTRUCCIÓ DE LA CARRETERA

Els camins medievals es varen mantenir inalterables fins el s. XVIII. Un cop acabada la Guerra de Successió, Felip V s'adonà de la necessitat urgent

*

JAYME MIGUEL DE GUZMAN,

DAVALOS, SPINOLA, PALAVECINO, RAMIREZ DE HARO, SANTILLAN, PONCE DE LEON, y Meña, Marqués de la Mina, Duque de la Palata, Conde de Pezuela de las Torres, Príncipe de Masfa, Marqués de Cabrega, Baron de Mozota, Señor de Santarén, Grande de España de Primera Clase, Gentil-Hombre de Camara con ejercicio, Caballero del Insigne Orden del Toyon de Oro, y de los de Sancti-Spiritus, San Genaro, y Calatrava, Administrador en el de Montela de las Encomienas de Silla, y Venafal, Capitan General de los Exercitos de su Magestad, Director General del Cuerpo de Dragones, Gobernador, y Capitan General del Exercito, y Principado de Cathaluña, y Presidente de su Real Audiencia, &c.



OR quanto quiere el Rey, que se asegure la utilidad comun, que resulta al Público, en la importante Obra de los Caminos, de su Real Orden se me comisiono privativamente para arreglar el metodo fijo con que se han de construir los Carruages, Carga que deben conducir, y Ganado para el transporte, respecto à que, extra de los casos fortuitos, pende de ellos tres puntos la deterioracion, ò permanencia de semejantes Obras. Precedidos los conocimientos, que he tenido por conveniente tomar, como necesarios al exámen, que requiere el asunto, y comunicado este à la Real Audiencia, y al Brigadier Ingeniero Director del Principado y Caminos Don Pedro Martin Zermeno, con su acuerdo he resuelto.

Que desde el dia 1. de Setiembre del año proximo venturo de 1766. todos los Coches, Calefas, Volantes, Galeras, Carros, Carretas, y qualquiera otro Carruage de transporte para los Caminos, Heredades, Huertas, Molinos, ò interior de las Poblaciones del Principado (con cuyos Individuos se entenderá solamente este Reglamento hasta que S. M. mande publicar el general para todo el Reyno) hayan de llevar asegurado su respectivo Calce de Hierro con Clavos embutidos en las mismas Llantas, disminuyendo por lo interior su Cabeza, à fin que permanezca firme el Herrage en las Ruedas, y que la colocacion de estas sobre el Eje forme precisamente el Carril prescripto à los Carros en el Capitulo siguiente.

Que para evitar la deformidad, con que hasta ahora se han construido en este Principado los Carros de dos Ruedas se han de reglar sus respectivas Piezas segun la Vara de Castilla, y Marco de Burgos à estas dimensiones.

Piezas.	Largo.	Ancho.	Gruefo.	Piezas.	Largo.	Ancho.
Cubo de Rueda.	Pies. Pul. Lin.	Pies. Pul. Lin.	Pies. Pul. Lin.	Llantas.	Pies. Pul. Lin.	Pies. Pul. Lin.
Rayo.	1. 4. 7.		3. 6.	Carril.	3. 5. 6.	4. 10.
Pina.		4. 4.	3. 10.			
Contrapierna.	10. 4. 7.	3. 7.	3.	Rueda.	5. 4.	Broquel 4. Pulgadas, y 9. Lineas. Punta del Eje 1. Pulgada, y 2. Lineas.
Trabancos.	4. 7.	3. 5.	3. 2.	Lorigas grandes.	6.	
Barandas.	10. 8. 4.	3. 3.	2. 2.	Lorigas pequeñas.	3. 4.	
Sus Entacas.	3. 2.					
Su Arquillo.	5. 4.		2. 8.			
Barandas de Eje.						
Galera.	15. 11.					
En el medio.			5. 4.			
Delante.			4. 4.			
En la Cabeza del brazo.			4.			
En el Añadero.			3. 2.			

Los Cibicones han de ser herrados con dos abrazaderas al medio, y otra à la Pezonera, y el largo suficiente para que los atraviese la Clavija maestra.

Que ninguno de los Carruages expresados pueda exceder de la Carga, y Zaga siguientes.

	Quintales.	Carro de dos Mulas.	Quintales.	Coehe de seis Mulas.	Quintales.
Galera.	4.		14.		8.
Carro de Bueyes.	21.		21.		5.
Carreta de Matina, y de Molino.	16.		4.		2.

Que ningun Carro pueda llevar quatro Mulas, fino en los meses desde Noviembre hasta Marzo inclusive, que por razon de los malos pasos, sin aumento de carga, se tole rarà hasta que se finalice la construccion de Caminos.

Que los Carros de Bueyes, y los de una Caballeria, que firven para el uso de la labranza, y transporte de otras cosas à corta distancia, puedan aligerarse de madera, pero sin variar el Carril, y Calce prescriptos en el Capitulo primero.

Por tanto mando à los Constructores de Carruages, Alquiladores, Carruageros, Labradores, Molineros, y demás Personas, à quien pueda tocar el cumplimiento de lo contenido en este Edicto, que desde el dia señalado en él, se arreglen à su contexto baxo la pena de cien libras aplicadas, las dos terceras partes para la Obra, y conservacion de los Caminos, y la restante para las penas de Camara, y à las Julticias de los Pueblos que zelen, y vigilen su puntual cumplimiento, de que seran responsables. Y para que llegue à noticia de todos, que se publique en esta Capital, y demás Ciudades, Villas, y Lugares del Principado. Dado en Barcelona à 10. de Setiembre de 1765.

El Marqués de la Mina.

REAL ORDRE DE REGLAMENTACIÓ DE CARRUATGES

Marqués de la Mina, 1765

A.C.A. Reial Audiència "Papeles de S.E." - Sig. 259

ARXIU

d'acondicionar els camins peninsulars; començà a planificar una nova xarxa de carreteres que modificaria el traçat tradicional, sempre que les necessitats així ho aconsellessin. El primer borbó va sol·licitar informes sobre l'estat dels camins i per iniciativa governamental s'acondicionaren bastants trams.

El 22 de novembre de 1734 el Lloctinent del Corregiment de Manresa es dirigia al batlle General del Marquesat de Gironella per tal de fer complir l'ordre del reial Consell de Castella referent a l'acondicionament dels camins públics

i carreteres; calia que fossin aptes per viatjar i transitar: "...los camins publichs i carreteres de forma que les carreteres pogan pasar los carros de postas y que tant com dites carreteres com en los camins publichs y Reals se fassan los reparos... posant algunas ramas y a hon se necessita se ha de acomodar ab pedras traveseras bonas y entremig ab otras pedras que alomenos tingan un palm y mitc de alsada lligadas ab argamasa bona que los ayguats no pogan facilmente aportarsen les pedras que posaren... Y que no se fassa amb la lleuge-

resa fins vuy practicada y que en las parets ahont los adoxo si an de consideracion. Ajudian los pobles de vehins aquells poble ahont pasara lo tal cami o carretera..."²⁹.

A partir de mitjans de s. XVIII, sota el regnat de Ferran VI, el gran problema, reflectit en la documentació, foren les destruccions produïdes pels aiguats i les grans crescudes dels rius, sobretot el Llobregat. L'any 1747 l'aiguat es va endur dues arcades del pont sobre el Llobregat a Sallent; la seva reconstrucció fou llarga i no s'hi va poder transitar de nou, fins el 1750. El pont era bàsic per arribar a Berga i la Cerdanya des de Manresa. En la seva reconstrucció hi contribuïren tots els pobles del Corregiment de Manresa³⁰. Els pobles del Berguedà, principalment Berga, juntament amb molts altres veïns de Manresa (Olesa, Calders, Terrassa) i fins i tot Olot i Vic, es varen veure obligats a contribuir a la consolidació del pont sobre el Cardener a Manresa des de l'any 1755 al 1758; l'obra de financiació continuava encara l'any 1768 i molts pobles es negaren a pagar³¹.

Amb Carles III s'iniciaren els primers obres serioses, amb la construcció de les carreteres de Barcelona-Madrid i València-Madrid. Aquesta nova política s'ha d'incloure dins el context de la construcció de carreteres radials que surten de Madrid; aquests projectes prioritaris frenaren sensiblement la reparació de vies secundàries i el Berguedà no conegué cap millora substancial en la seva xarxa viària.

L'any 1779 es demanava un informe sobre l'estat dels camins al Principat i de les obres més urgents a realitzar, així com una relació detallada de les despeses a fer. Diferents pobles del Berguedà enviaren una relació de les necessitats més urgents, les quals palesen les grans deficiències dels camins, tant dels secundaris com dels més transitats. D'aquests informes ressenyem, per la seva singularitat els següents:

-Sant Llorenç prop Bagà: "...hay un monte o grande Peña de tierra y puede ser que la pareda no podra sostener que sera necesario hacer un puente por poder transitar el camino Real. Y Josep Viladomat, albañil, ha reconocido este camino y dize que por componer este costera mas de ducientas sinquenta libras por componerlo en la devida forma. Y otro camino que esta muy malo que lo rio se lo va prenendo que tambien costa mucho y este termino no puede sustentar tanths gastos por ser pequeño..."

-Sant Genís de Gavarrós: "...los caminos... se allen en mala posición por reson de aver sucedido un golpe de agua y piedra quien a llevado el camino a ora

COMUNICACIONS

y media del pueblo, tirando de ditxo pueblo en lo camino Real que viene de la Pobla de Lillet aste la villa de Baga... se nesesita de paredes empedradas mutxos y componer siete pasos que se deva pasar el riho de Riutort aste lo rhiho Llobregat, a donde se alle lo camino Real..”

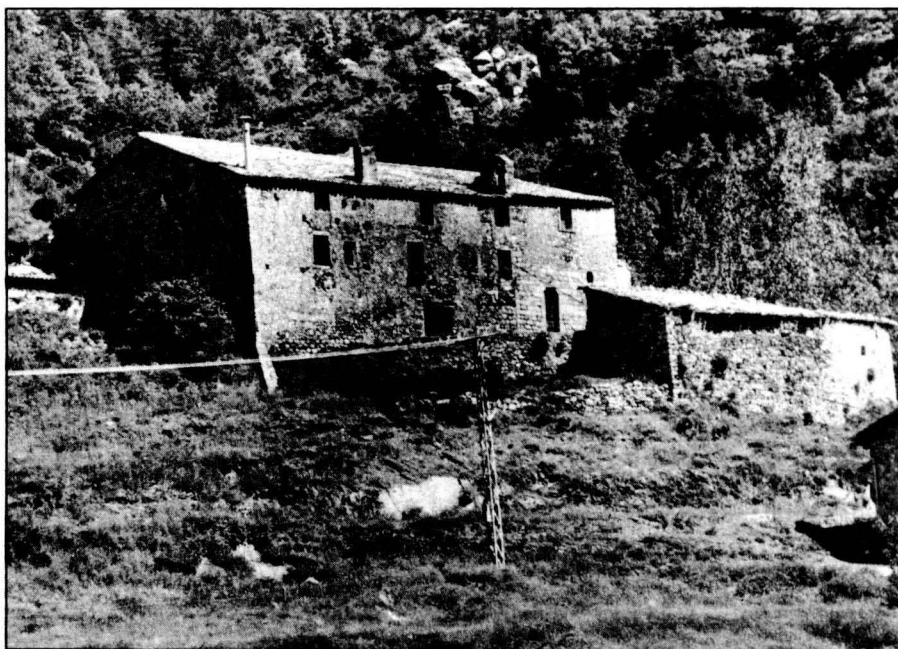
—L’Aspà: “...hacer un puente de piedra porque hera de madera y lagua se lampierta cada punto...”

—Gironella: “...mucho necessito y de presiso de construir un nuevo arco a la puente mas cercana de esta villa de manera que en viviendo cresidaa la agua del rio Llobregat no se pueda pasar y a veces de cresidos danyos a los arrieros que lleven la Sal de Cardona a las villas de Holot, Camprodon, Ripoll y otros pueblos...”

L’informe presentat per Berga és el més detallat, pel que fa a les obres que necessitava la vila; s’especifica també, que la ciutat cobra els impostos de *passatges* a les cavalleries i a tot el bestiar (excepte a les cavalleries que porten sal de Cardona) i el de *lleuda* per les càrregues majors (excepte les de Manresa, Santpedor, Vic, Bagà i Puigcerdà i tots els pobles de les baronies de Gironella i Guardiola) que cobra Salvador de Tamarit, senyor de Montclar de Berga³².

Cal fer referència a la relació entre l’estat de la xarxa viària i el desenvolupament de l’economia comarcal. El s. XVIII és un moment de gran recuperació demogràfica a tot Catalunya i també a la nostra comarca: entre els anys 1718 i 1787 el Berguedà augmenta la seva població en gairebé unes sis mil persones, concentrats principalment a l’Alt Berguedà (Bagà, la Pobla de Lillet, Borrerdà i Castellar de N’Hug) i a Berga, les zones més pròsperes de la comarca. Francisco de Zamora descriu de Berga com una població que sobresurt per la perfecció dels conreus, l’empedrat dels seus carrers i la indústria tèxtil³³. Una situació semblant de prosperitat vivien Bagà (amb una indústria important de mitges, filatura i teixits), i, sobretot, la Pobla de Lillet, car la seva important indústria tèxtil la col·locà en el tercer centre productor de Catalunya.

Paradoxalment l’Alt Berguedà era la zona més mal comunicada; a les dificultats naturals del terreny s’hi ha de afegir la freqüència dels aiguats i de les nevades. Pere Serra i Bosc, capità d’una companyia militar durant la Guerra del Fracés, va escriure un *Pontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Catalunya*, que afavorí molt les operacions contra els francesos. Imprès l’any 1814 fa referència a les distàncies, a pas de cavalleria i amb hores, entre Berga i Bagà i les principals poblacions de Catalunya:



L’hospitalet de Racasança.

VILADÉS



El molí de les heures (La Quar).

VILADÉS

De Berga a Bagà	5 hores	De Bagà a Berga	5 hores
Barcelona	25 "	Barcelona	30 "
Cardona	7 "	Cardona	12 "
Girona	25 "	Girona	23 "
Igualada	19 "	Igualada	24 "
Lleida	31 "	Lleida	35 "
Manresa	12 "	Manresa	17 "
Martorell	21 "	Martorell	26 "
Olot	18 "	Olot	15 "
Puigcerdà	11 "	Puigcerdà	6 "
Ripoll	11 "	Ripoll	8 "
La Seu	17 "	La Seu	12 "
Solsona	9 "	Solsona	14 "
Tarragona	32 "	Tarragona	37 "
Terrassa	19 "	Terrassa	24 "
Vic	11 "	Vic	16 "

Les grans dificultats que suposava viatjar pel Berguedà es relacionen també amb uns serveis molt deficients. Els hostals, com a tals, no apareixen

fins al s. XVII; la funció d’hostatjar i albergar els viants es feia, fins aquest segle, encara en els *hospitals*.

L’any 1648 els cònsols de la vila de



Atracament al rector de Montmajor pel Coix d'Avià. Segle XIX.

ARXIU



Els traginers: únic mitjà de transport durant molts anys.

ARXIU

Bagà començaren a expedir contractes d'arrendament de l'hostal de la vila amb unes condicions prou interessants: l'hostaler no podrà tenir aliments i subsistències que sobrepassin les necessitats de l'hostal; podrà tenir, únicament, un bot de vi blanc i vendre'l a canvi de pagar 6 sous per càrrega, i matar cada any dos porcs. Serà l'únic hostaler de la vila, per la qual cosa se li assegurarà el monopoli d'aquest servei; està obligat a hostatjar 10 soldats i les seves cavalleries (els quals mantindrà la vila), sempre que vinguin per ordre del rei³⁴.

Els hostals proliferaren sobretot durant el s. XVIII i a començaments del s. XIX. Són els viatgers i els excursionistes els que ens informen de la seva situació, així com de la qualitat i preu del seu servei. L'any 1882 Cels Gomis descrivia així un hostal de Berga: "A Berga, Gran posada del Pirineu; és la primera

entrant a mà dreta, enfront de hont pararan els cotxes: preu diari, 16 rs.; dinar ó sopar entaulat, 6. A Berga hi ha variats fondas als mateixos preus"³⁵. És C.A. Torres el qui ens dona més informació l'any 1905:

—Puig-reig: "Fondes y Hostals: Can Ti, Can Simon Fonda Nova, can Joan, La Cantina. Preus corrents, ptes. 4'50 a tot estar: 3'50 dinar y sopar. Cafés: Café Nou, ab molt bon local y bon servey, té un teatret utilitat també pera sala de ball: Cerveceria del Llobregat; Antiga; cal Oriol; Cervesseria Roca, oberta totes les festes; cal Joan; cal Simon."³⁶

—Peguera: "Hostals: La Coixa y Tinet, aon no s'hi troba gaire bé res. L'excursionista farà bé de dur-se provisió"³⁷

—Borredà "cal Oliaire, bon servey, encara que modest; cal Piteu"³⁸.

El bandolerisme, un fenomen corrent en els camins dels s. XVI-XIX.

Durant els segles XVI i XVII el bandolerisme fou general a tota la Mediterrània; concretament a Catalunya trobà un allotjament òptim a la muntanya, prop de la frontera amb França, en uns anys que la misèria i la falta de sortides pels nobles i els eclesiàstics abocava a aquestes activitats.

Els grans estudiosos d'aquest fenomen han parlat de bandolerisme aristocràtic i popular, que arriben a confondre's en aquesta època. Els bandolers i lladregots sovintejava els camins; moltes notícies ens donen constància de la seva activitat. L'any 1544 una quadrilla de bandolers saquejà el monestir de Sant Pere de la Portella i les pèrdues foren tan grans que el monestir restà uns anys abandonat³⁹.

La relació entre nobles y bandolers és molt evident a la comarca. Janot Rimbau n'és el gran exemple; batlle de la Poble de Lillet i descendent d'una família nobiliària (la qual durant la baixa edat mitjana fou senyora de la batllia de Cerdanyola i després de la Portella) fou un dels grans bandolers del s. XVI⁴⁰. Els mateixos barons de Pinós protegien els bandolers que, des del castell de Gironella, atropellaven repetidament la vila de Berga; l'any 1550 un agutzil de la Reial Audiència de Barcelona amb l'ajuda d'homes de Berga, atrapà dins el castell de Gironella a set bandolers que foren condemnats a mort⁴¹. En un llibre de la Rectoria de Gironella de l'any 1587, i amb una lletra posterior a aquesta data, es llegeix:

*"Lladregots de la Cascunya en Catalunya no y portaren més pitrals ab pedrinyals Déu don vida al nostre rey qu'ins ha donat lo remey proibint l'arma malvada y reprobada causadora de tans mals, los pendrinyals. Al coll de Jou i de Mayans solien robar los galans y al coll de les Portelletes ab caretes, robaven los caminants ab pedrinyals"*⁴²

Un gran reguitzell de bandolers poblaren la nostra comarca i els nostres camins al llarg dels s. XVI i XVII: Jaume de Frontanyà, Gaspà de Berga, Galceran Vilaformiu, Sorribes, Llanes, Rafael i Joan Gravalosa, Pinós, Ramon Tubau o l'hereu Tubau, Joan Montclar, Jaume Alboquers, Joan Esglésies, Ramon de les Figues, Joan de Llinars, Joan Moliner o "El Piret de Berga",

Orriols, Tomàs de Berga, Guillem de Jossà i Rieimbau de Corbera són noms d'un grup singular dels vianants que poblaven els nostres camins a l'època moderna⁴³

Malgrat que el bandolerisme tingué la màxima incidència en aquests segles, els lladres sovintejaren fins al s.XX i especialment durant la centúria passada. En el llibre sobre la història dels Mossos d'Esquadra a Catalunya sovint es parla del "Coix d'Avià" (Ramón Pujol) i de la seva quadrilla de lladres, formada per Manuel Pistoles de la Pobla de Lillet, els germans Cardona àlies "Guiatges", Francesc Parés, etc.; actuaven per tota la comarca des de mitjans de segle, fins que l'any 1854 els Mossos d'Esquadra mataren el "Coix d'Avià" i tota la banda⁴⁴.

Bandolers que han passat a la llegenda i als contes, glorificats per l'esperit romàntic i recordats pel poble i la literatura oral. El gran exemple d'aquesta última onada del s. XIX és el Cabrer. Lladre de camí ral, natural del Mas de la Font del Pi de Peguera, amb posada a la rectoria de Gisclareny (on encara es conserva la cambra del Cabrer), possiblement un dels més grans coneixedors de de tot aquest món dels camins que nosaltres intentem explicar⁴⁵.

4. LA CARRETERA

Durant el s. XIX es féu evident la necessitat de fornir el país d'unes modernes carreteres; aquestes exigències es feren més urgents a la muntanya catalana, sobretot arran de la dificultat que suposava el moviment militar per aquesta zona durant les successives carlinades al Pre-pirineu.

L'any 1848 fou reconeguda la Junta de Carreteres de Catalunya creada per la Diputació de Barcelona; aquest organisme intentà organitzar la prolongació de les carreteres de Barcelona en direcció al Pirineu. El 7 de setembre del 1860 fou aprovat el pla general de Carreteres de tota Espanya; les carreteres de Solsona a Ribes passant per Berga i la Pobla de Lillet, la de Sant Fruitós a Berga i la de Vic a Gironella per Prats, eren qualificades com de tercer ordre. L'any 1864 arribava la carretera a Berga i també la primera diligència. Des d'aquesta data fins a finals de segle, la premsa comarcal es féu ressò de la construcció d'aquesta carretera i també de les secundàries.

Els ponts tornaven a ser obres primordials; la carretera arribava a Berga però faltaven les obres dels ponts que travessaven, en diferents punts, el Llobregat: el 18 de març de 1877 començaven les obres del pont actual de la colònia Rosal i l'any següent les del pont de Balsareny sobre la riera del Mujal⁴⁶.



Esperem que el Berguedà tornarà a ser una comarca ramadera.

ARXIU

Totes les obres es centraven en la carretera fins a Berga, però, des de la premsa i davant totes les institucions, es clamava per la continuació de la carretera fins a Bagà, la Pobla i Castellar de N'Hug, que encara no s'havia iniciat l'any 1876. A partir del 1877 es començaren a dissenyar les carreteres de la Pobla a Campdevànol, la de Berga a Borredà, la de Gironella a Vic i també la que anava a l'Espunyola des de Berga.

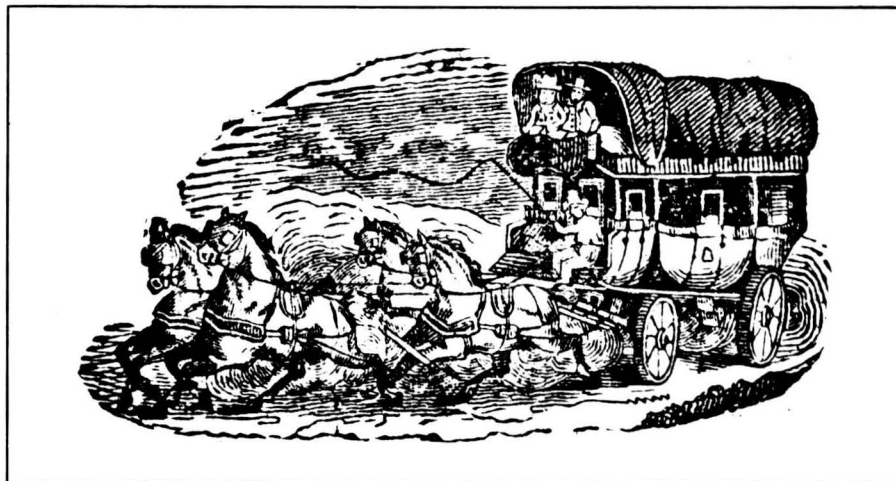
Fins la construcció de la carretera tot el transport es trobava en mans dels trajecters. A partir d'aquesta obra s'organitzà un transport de viatgers amb diligències i començà a estructurar-se un conjunt de serveis que coincideixen generalment amb els que avui presten les diferents companyies d'autos de línia. El transport per carruatges combinava amb l'estació de Manresa (ferrocarril Barcelona-Saragossa) i posteriorment amb les diferents estacions que s'aplegaven al peu del Llobregat després de la construcció del carrilet. Aquest transport de viatgers i mercaderies intentà

competir amb el mateix ferrocarril: "La Compañía de Carruajes de Don Benito Miravilles ha intentado competir al tranvia de Manresa-Berga puesto que con 14 reales les conduce los viajeros de Manresa-Berga y viceversa, cuando que con el ferrocarril y la tartana hasta Puigregit, cuesta 16 reales."⁴⁷

La mateixa empresa regulava el seu servei segons les ordenances dictades pel Govern Civil; "...habiéndose autorizado por dicha autoridad, el 18 de abril ultimo (1883) la circulación de 10 carruajes a Don Benito Miravilles para la carretera de Manresa-Berga.

El coche n.º 25 esta autorizado para 19 viajeros (asientos) los coches 56 y 57 para 17 asientos cada uno. La tartana n.º 58 para 12 asientos, los n.º 50, 60 i 61 para 10 asientos cada uno..."⁴⁸

La carretera de Manresa a Berga no s'enquitrerà fins als anys trenta. Moltes de les nostres carreteres secundàries passades de ser antics camins, a conèixer directament aquesta tècnica, inventada a Mònaco a principis del s. XX.



La diligència: avui una peça de museu.

ARXIU

COMUNICACIONES



COHE DE SALLENT **À MANRESA**
y vice-versa de Valentin Matarrodona y compañía.

D. *Señor Juan Coloma* ha satisfecho 3 rs. vn. por el asiento
núm. 1 de 12 que ha tomado para ir á Manresa
en el carruaje que saldrá de esta el 7 de Junio á las 8 y 3/4
de la mañana en punto Sallent de Junio de 186 6

ADVERTENCIAS.

1.º Si por causas que no dependan de la Compañía dejase de salir la expedición en el día prefijado, los viajeros solo tendrán derecho á que se les devuelva el importe de los billetes.
2.º El equipaje se presentará rotulado y con horas de anticipación. Si llegase tarde irá en otro viaje, pero no podrá pretenderse indemnización.
Se despachan los billetes en Sallent en la posada de Benito Miravillas y en Manresa en la agencia de Puig y comp., Muralla de Sto. Domingo 3.


El Administrador.

Bitllet de transport de l'any 1864.

ARXIU

AVISO

A LOS SEÑORES VIAGEROS.



- 1.º Se admitirá gratis una arroba de peso por cada pasajero, y por cuanto excediere, deberá pagar á 1 real por arroba.
- 2.º En caso de pérdida de cualquier encargo solo se abonará 20 rs.
- 3.º No hay responsabilidad en casos imprevistos de robo, ó incendio involuntario.
- 4.º No se admiten líquidos ni materias inflamables: el pasajero que las llevase se obligará á pagar los daños que ocasionare.
- 5.º Después de tomado el asiento no puede reclamar su importe.
- 6.º Solo los niños de pecho que viagen en los brazos ó en las faldas de sus madres ó amas se exceptúan de pagar el asiento. Pero si una familia ó particular tomase por su cuenta todo el coche se le autoriza para que pueda llevar gratis dos niños hasta la edad de siete años.
- 7.º El viajero que no este á la salida del coche no tiene derecho á reclamación alguna.

Revers d'un dels bitllets.

COCHES DE MANRESA Á SALLENT, BERGA Y VICE-VERSA
EN COMBINACION CON EL FERRO-CARRIL DE ZARAGOZA, Á BARCELONA.

ADMINISTRACION DE Manresa Dia 27 de Noviembre 186 6

D. Señor Juan Coloma ha satisfecho 3 rs. vn. por el asiento
núm. 1 de 12 que ha tomado para ir á Manresa en el carruaje
que saldrá de aquí el 7 de Junio á las 8 y 3/4 de la mañana en punto.

<p style="text-align: center;">EQUIPAGE.</p> <p>Baul Maleta Saco de noche Sombbrero Ersesc de peso Se ha satisfecho</p>	<p style="text-align: center;">El encargado del despacho de billetes.</p>
---	---

Una altra mostra del mateix tipus de billets. Aquest de 1866.

ARXIU

CARRUAGES - BERGA

<p>Empresa de Candido Sallés y Comp.</p> <p style="text-align: center;">DESDE BERGA SALE</p> <p>1.ª expedición 4 mañana y llega M. 4:30 2.ª " 11:45 " " 12:15 3.ª " 2 tarde " T. 2:30 Estación Oliván 4.ª " 5 " " 5:30</p> <p style="text-align: center;">DESDE OLVÁN (estación) SALE</p> <p>1.ª expedición, mañana 8:35 y llega 9:— mañana 2.ª " tarde 12:20 " 1:— tarde 3.ª " tarde 3:15 " 4:— tarde á Berga 4.ª " noche 8:20 " 8:50 noche</p> <p>Desde Berga á Vilada, Borredá, Alps y San Quirico (Ripoll)</p> <p>Sale. . . mañana 4:— y entra. . . noche 8:— Sale. . . tarde 2:30 y entra. . . mañana 10</p> <p>Desde Berga á Gironella y Puigricq</p> <p>Sale. . . tarde 4 — Entra. . . mañana 9 30</p>	<p>Empresa de Vda. de Domenech y C.ª</p> <p style="text-align: center;">Desde Cardona á Manresa</p> <p>1.ª expedición. . . sale mañana 4:— y entra. . . tarde 3 2.ª " " " sale " 6:30 y entra. " " 6 3.ª " " " sale " 11:— y entra. " " noche 10</p> <p style="text-align: center;">Desde Cardona á Solsona</p> <p>Sale. . . mañana 6:— Entra . . . tarde 7 Sale. . . tarde 3:30 Entra . . . mañana 10</p> <p style="text-align: center;">Empresa de Grau y Compañía</p> <p style="text-align: center;">Desde Prats de Lluçanès á Vich</p> <p>Sale. . . mañana 4:30 Entra . . . mañana 8:30 Sale. . . " 11:— Entra . . . tarde 6:—</p> <p style="text-align: center;">Desde Gironella á Prats de Lluçanès</p> <p>1.ª expedición sale. . . mañana 6 y entra. . . tarde 6 2.ª " sale. . . tarde 4 y entra. . . mañana 3</p>
---	---

Llistat d'horaris dels carruatges de la comarca.

ARXIU

NOTES

1. LI. CASASES i E. BERTRAN: *Les Comunicacions*, pp. 192-193. Capítol 7 del llibre "L'Eix del Llobregat i el Túnel del Cadí". Departament de Geografia de la Universitat de Barcelona, 1983.
2. M. RIU i J. VIGUÉ: *Esglésies Romàniques de planta circular i triangular* pp. 263. Artstudí Eds. Barcelona, 1975.
3. C. BARAUT: *Les actes de Consagració del bisbat d'Urgell (s. IX-XII)*. "Urgellia", I, 1978, ap. 36
4. Idem. ap. 27: "...ipsa strata Kardonense usque in rivo Anaveix et pergit per ipsa strata ad Sanctum Iohannem et conduit usque in Serra de Taixo..." ap. 89 i ap. 21.
5. És un camí que encara es pot resseguir força bé. M. RIU: *Un molino i un Camino medievales en Serrateix*. "Diario de Barcelona", pp. 11. 31-1-1973.
6. C. BARAUT: *Set actes més de consagracions d'esglésies del bisbat d'Urgell*. "Urgellia", II, 1979, ap. 1, pp. 484.
7. E. JUNYENT: *Diplomatari de la Catedral de Vic*, 2. Doc. 284, pp. 239. Vic, 19.
8. J. BOLÓS: *Aportació al coneixement de la Marca de Berga*. "XXIII Assamblea d'Estudiosos de Berga", pp. 95-96. Berga, 1982.
9. C. BARAUT: *Les actes de consagració... I*, ap. 19.
10. R. VINYETA: *Sant Jaume de Frontanyà i l'alta vall del riu Merlès*. p. 8 Torelló, 1978.
11. J. VILALTA i SURÓS: *El camí ral de Castellar de N'Hug*. "L'Erol" n.º 6, p. 7 Setembre, 1983.
12. D. SANTANDREU i R. SERRA: *L'Església de Sant Vicenç de Rus a l'època medieval*. "L'Erol" n.º 7, pp. 34. Desembre, 1983.
13. SERRA VILARÓ, J.: *Les Baronies de Pinós i Mataplana*. vol. III, pp. 145.
14. Idem. pp. 145.
15. *Els Castells Catalans*. Rafael Dalmau, ed. Vol. VI, pp. 894. Barna, 1976.
16. C. BARAUT: *Les actes de consagració... I*, pp. ap. 77.
17. J. SERRA VILARÓ: *Baronies... III*, pp. 147.
18. Idem. II, pp. 143.
19. Idem. II, pp. 143 i ss.
20. P. BERTRAN: *L'Augment de la Ramaderia*, pp. 173 a "Historia de Catalunya Salvat", II.
21. M. RIU: *Formació de las zonas de pastos veraniegos del monasterio de Santes Creus en el Pirineo durante el s. XII*. pp. 8-9. Publicaciones del Arxivo Bibliogràfic de Stes. Creus, n.º 17. Santes Creus, 1962.
22. SERRA VILARÓ: *Baronies... II*, pp. 320-322.
23. J. BOLÓS: *El Molinet de Navel*. "Quaderns d'Estudis Medievales", n.º 1, pp. 49-50. Artstudí Eds. J. BOLÓS i J. NUET: *Els Molins Fariners*. Col·lecció Ventall, I. Barna, 1983.

COMUNICACIONS

24. SERRA VILARÓ, J.: *Baronies*, II, pp. 557.
25. SERRA VILARÓ, J.: *Baronies*, III, pp. 228-229.
26. Idem. III, pp. 227.
27. J. BOLÓS: *Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, t. II, Barna, 1981, pp. 338.
28. SERRA VILARÓ, J.: *Baronies*, III, pp. 186-187. J.M. ANGLARILL: *Història de l'Hospital de Berga*. "L'Erol", n.º 8, pp. 35-39 Març, 1984.
29. Arxiu Masia Farreres d'Olvan. Secció Correspondència Oficial.
30. CARRERA PUJAL, J.: *Història política y econòmica de Catalunya*. IV, pp. 349.
31. Arxiu de la Corona d'Aragó. Reial Audiència. Lligalls. "Papeles de S. Excelencia". Sig. 259: "1765-1782. Sobre la composició de caminos aguas y fábricas, puentes y barcas", n.º 44.
32. Idem. Lligall separat.
33. M. GALERA: *Berga vista pels viatgers del s. XVIII i pels excursionistes del s. XIX*. pp. 187-189. "XXIII Assemblea d'Estudiosos a Berga". Berga 1982.
34. SERRA VILARÓ, J.: *Baronies*, III, pp. 156.
35. M. GALERA: *Berga vista...* pp. 190.
36. C.A. TORRES: *Bergadà, Valls altes del Llobregat*. Barna, 1905, pp. 20.
37. Idem. pp. 70.
38. Idem. pp. 117.
39. SANTAMARIA, J.: *Memòries del monestir de St. Pere de la Portella i de tot abaciat i baronia*. Solsona, 195, pp. 100.
40. X. PEDRALS: *En Janot Riembau i el Bandolerisme*. "L'Erol", n.º 4, pp. 41-46 Març, 1983.
41. Idem., pp. 43.
42. SERRA VILARÓ, J.: *Baronies*, I, pp. 290.
43. REGLÀ, J.: *Bandolers, pirates i hugonots*. Barna, 1969. REGLÀ, J.: *El Bandolerisme Català del Barroc*. Barna, 1965.
44. J. ORTEGA y ESPINÓS: *Historia de las Escuadras de Catalunya*. Madrid, 1859 pp. 789 i 844-856.
45. SERRA VILARÓ, J.: *El Cançoner del Calic*. Tipografia l'Avenç, 1913, pp. 44-50.
46. "El Bergadán", n.º 31, 18-III-1877 i "El Bergadán", n.º 123, 22-XII-1878.
47. "El Bergadán", n.º 485, 24-X-1885.
48. "El Bergadán", n.º 360, 15-VII-1883.
49. "El Bergadán", n.º 3, 28-V-1868.

Les autores d'aquest article agraeixen la col·laboració i la informació facilitada per Xavier Pedrals (en el capítol del bandolerisme a l'Època Moderna) i al senyor Manuel Sistachs per la informació donada sobre la premsa comarcal del s. XIX.

Rosa Serra i Rotés, llicenciada en Història de l'Art. **M. Dolors Santandreu**, llicenciada en Història. Membres del Departament d'Història de l'Àmbit de *Recerques del Berguedà*.

MOBLES COSTA

Electrodomèstics
Llistes de noces

C/ Comerç, 34 Telf. 824 01 06

GUARDIOLA DE BERGUEDÀ

Bon Servei



BANC DE SABADELL