



# UNA GRAN OBRA PER A UN POBLE PETIT

*El pont del Bruc (1909-1924)*

LAURA PINYOL I RIUS

# Una gran obra per a un poble petit

## El pont del Bruc (1909-1924)

Laura Pinyol i Rius

Ajuntament del Bruc  
Publicacions de l'Abadia de Montserrat  
2026



Primera edició, juny de 2026  
© Laura Pinyol i Rius, 2026

La propietat d'aquesta edició és de  
Publicacions de l'Abadia de Montserrat  
Ausiàs Marc, 92-98 - 08013 Barcelona  
ISBN: 978-84-9191-416-7  
Dipòsit legal: B. 7033-2026  
Imprès a Gráficas Rey

## Pròleg

Com a alcalde del Bruc, és per a mi un autèntic honor presentar aquest llibre. L'obra ens convida a fer un viatge al passat per comprendre una de les fites més importants de la nostra història recent: la lluita tenaç d'un poble petit per assolir una connexió vital entre els seus nuclis i, amb això, encaminar-se cap a un futur més cohesionat i pròsper.

La història del pont del Bruc és la història de la perseverança d'una comunitat. Ja el 1909, el nostre Ajuntament feia la primera petició formal a la Diputació de Barcelona per a la construcció d'un pont que connectés adequadament el Bruc de la Parròquia amb el Bruc de Baix i el Bruc del Mig. Aquella demanda, tot i ser imprescindible per a la vida quotidiana dels veïns, es va considerar poc rellevant des d'una perspectiva general. Tanmateix, per al nostre poble era una necessitat indiscutible. I aquesta necessitat, compartida i sentida, és la que va mantenir viu l'esforç durant anys.

Amb la creació de la Mancomunitat de Catalunya, el 1914, les esperances del Bruc van renéixer. Aquella institució moderna, decidida a impulsar el territori i a millorar les comunicacions, va reconèixer la urgència d'aquesta obra. Gràcies a les subvencions aconseguides i a la sensibilitat política del moment, el president Enric Prat de la Riba va comunicar personalment a l'alcalde del Bruc, el 31 de juliol de 1915, l'aprovació de la construcció del pont. Aquell gest i la convicció amb què es va emprendre el projecte van marcar un abans i un després.

El llibre relata amb detall i rigor el complex procés d'aquesta construcció: el projecte amb tres arcs, l'adjudicació a Pere Ramoneda Vallhonrat, les obres interrompudes per les gelades extraordinàries d'un any especialment fred, la rescissió del contracte, la represa dels treballs el 1921 i, finalment, la inauguració del pont el 21 de setembre de 1924. No va ser un camí fàcil. Fou, de fet, una

obra llarga i plena d'entrebancs. Però també fou una demostració palpable de la determinació d'un poble que mai no va renunciar a allò que considerava just.

Una de les pàgines més emotives d'aquesta història és el desig de dedicar el pont a Enric Prat de la Riba, expressat per l'Ajuntament del Bruc en una carta de 1922. Aquell homenatge, aturat per la dictadura de Primo de Rivera i la desaparició de la Mancomunitat, no es va poder materialitzar fins un segle després. El 2014, amb motiu del centenari de la Mancomunitat, el Bruc va poder, finalment, donar al pont el nom del gran estadista que en va fer possible la construcció. Una justa i necessària reparació històrica.

El llibre també ens recorda que la història del pont no s'acaba el 1924. L'any 2004, arran de les inspeccions de la Diputació de Barcelona, es va plantejar una ampliació per garantir una circulació més segura. Aquella intervenció, finalment completada el 2008 amb el respecte patrimonial que una obra declarada bé cultural d'interès local mereix, és una mostra més de la importància d'aquest pont per al nostre poble: un element viu, que continua formant part del nostre present i del nostre futur.

El llibre que teniu a les mans és una contribució imprescindible a la memòria del Bruc. Ens ajuda a entendre d'on venim i ens recorda que, fins i tot en un poble petit, les grans obres són possibles quan hi ha voluntat, constància i amor al territori.

Agraeixo profundament la tasca de l'autora i de totes les persones que han fet possible aquest llibre. Convido els lectors a endinsar-s'hi amb orgull i curiositat. Que aquesta història ens inspire a continuar treballant plegats per un Bruc més fort, més unit i fidel a les seves arrels.

RAFEL GALVAN I RODRÍGUEZ  
Alcalde del Bruc

## Introducció

El pont del Torrent de l'Illa del Bruc, des del 2014 Pont President Enric Prat de la Riba, és una obra d'enginyeria finalitzada l'any 1924, després d'una llarga reivindicació i diverses vicissituds.

Encara avui sorprèn per les dimensions i l'elegància. No és una construcció que enllaci dues parts d'una via de comunicació important. Uneix, simplement, dos nuclis del poble. No porta enlloc més. I doncs, com és que un poble petit com el Bruc té una construcció tan rellevant i alhora tan poc estratègica territorialment? La resposta: una institució renovadora, la Mancomunitat de Catalunya, va saber escoltar les necessitats d'aquells pobles més petits i va posar les eines, tot i que limitades, per a transformar i modernitzar infraestructures d'un país bàsicament rural i amb una orografia molt complexa.

En les pàgines següents es pretén explicar la història d'aquest pont, sobretot la de la seva construcció, i estudiar els aspectes socials, econòmics i polítics que la van envoltar.

La Diputació de Barcelona, actual titular del pont, fou l'hereva de l'obra, que va portar a terme la Mancomunitat de Catalunya entre els anys 1917 i 1924, i en aquest sentit, els seus fons documentals han estat la clau de la recerca.



# 1. El poble del Bruc: orografia i nucli urbà

El municipi del Bruc pertany a la comarca de l'Anoia. La seva superfície és de 47,21 km<sup>2</sup> i està situat a la part sud-est de la comarca, limitant amb el Baix Llobregat i el Bages. Un terme extens que, deixant de banda les urbanitzacions, disperses per diversos indrets del terme, i algun nucli antic aïllat, com la Guàrdia, té el centre urbà a la part sud, tocant ja al terme dels Hostalets de Pierola. Aquest centre està constituït per quatre nuclis, que justifiquen la denominació popular forana i no oficial d'«els Brucs»: el Bruc de Dalt, el Bruc del Mig, el Bruc de Baix i el Bruc de la Parròquia o de l'altra banda. Els tres primers estan situats l'un a continuació de l'altre al llarg de l'antic traçat de la carretera N-II (avui autovia A-2). En canvi, el Bruc de la Parròquia, que és el nucli original del poble i on estan situats l'església i el cementiri, està separat del Bruc de Baix i del Bruc del Mig (que avui formen un únic nucli) per un profund torrent anomenat de l'Oncle Illa o de l'Illa. Per tal de superar aquest desnivell i connectar el Bruc de la Parròquia amb els del Mig i de Baix es va construir el pont al qual dediquem el present treball.

La necessitat de connectar les diferents parts del poble, separades pel torrent (49,7 metres d'amplada en el lloc on es va col·locar el pont, que també era el més estret del seu traçat), va impulsar l'Ajuntament a demanar l'any 1909 la construcció d'un pont. El barri de la Parròquia quedava totalment aïllat quan el torrent baixava fort o hi havia gelades, ja que el camí que unia les dues parts passava per la llera del torrent i s'havia de salvar un desnivell d'uns 20 metres des de dalt fins a baix al torrent i després pujar-los de nou.

El torrent neix al massís de Montserrat. A la zona de Can Maçana s'origina l'anomenat torrent de l'Illa, i un quilòmetre i mig més avall, a la part nord dels boscos de Can Rovira, se'n forma un altre, que rep el nom de torrent de l'Oncle. Ambdós s'uneixen just abans d'on acaba el nucli del Bruc de Dalt. Aleshores el torrent adopta la deno-



minació de l'Oncle Illa. Un quilòmetre aigües avall, abans d'arribar a l'altura del Bruc del Mig, enllaça amb el torrent de la Diablera, que ve des del bassal del Clot de l'Home Mort, a sota Sant Pau Vell, un quilòmetre a l'est de Can Maçana. Manté la designació de l'Oncle Illa, i avui, senzillament, de l'Illa, mentre transcorre pel municipi del Bruc. Quan surt del terme, passant per una zona del terme dels Hostalets de Pierola, aviat entra en el de Collbató, on és anomenat torrent de Can Dalmases. Després penetra al terme d'Esparreguera i pren el nom de torrent del Mas i, juntament amb altres torrents i rieres, forma la riera de Magarola, que desemboca al Llobregat fent partió entre els termes d'Esparreguera i Abrera.

Cal explicar, per començar, que el poble del Bruc originàriament era només el nucli de la Parròquia i que fins a mitjan segle XVIII en què es va fer passar el camí ral entre Martorell i Igualada per la població (abans seguia la ruta per Piera, Capellades i Vilanova del Camí), aquesta estava aïllada i tan sols hi passaven pelegrins i viatgers que anaven a Montserrat.

En els segles anteriors se suposa que la via que arribava al Bruc des d'Esparreguera passava per Can Pasqual (a l'entrada del poble, però dins del terme dels Hostalets de Pierola), on hi havia hagut una fonda i una posta de cavalls. El camí, en lloc de pujar per l'actual traçat del Bruc de Baix, s'encaminava cap al torrent de l'Oncle Illa, al costat de la masia anomenada Can Serrat, per sota de l'església, i pujava seguint el carrer de la Parròquia. Després tornava a travessar el torrent per sota les actuals escoles, sortia pel nucli del Bruc del Mig i pujava cap al Bruc de Dalt per seguir el camí cap a Can Maçana, des d'on s'anava (i es va) cap a Manresa, Igualada i el monestir de Montserrat.

S'observa que el creixement del poble va seguir l'itinerari de la carretera. Però en escrits i mapes del segle XIX i de començament del XX es pot veure com l'aparició de l'anomenat Bruc del Mig és més tardana. Segons Gemma Estrada (1991: 84-88), en un mapa, *Mapa Itinerario militar* de 1865, es descriu que els dos nuclis del poble (Bruc de Baix i Bruc de Dalt) estan separats uns 3 quilòmetres. Uns anys més tard, el 1886, en un altre mapa *Mapa militar Itinerario de España* ja s'assenyala el Bruc del Mig com el nucli més important. A mesura que el poble va anar creixent es va estendre a l'altra banda del torrent al llarg de la carretera general, on avui viuen les tres quartes parts de la població.

El creixement urbà i econòmic del poble va ser degut al nou traçat del camí ral. El Bruc es va convertir en un poble ple d'hostals i fondes, fins al punt d'adquirir la part del Bruc de Dalt el sobrenom d'«els Hostalets». Aquesta àrea de descans i restauració era deguda al fet que molts dels viatgers i comerciants decidien descansar al poble abans d'encarar la important pujada que fa el coll del Bruc, que ara s'evita amb els dos túnels que es van construir entre 1971 i 1975 a l'autovia entre el Bruc i Castellolí.

## 2. La necessitat d'un pont. La primera sol·licitud

La necessitat d'un pont que unís els nuclis de població d'una banda i l'altra del poble, els Brucs de Baix i del Mig amb el de la Parròquia, devia fer molt temps que era sentida pels habitants de la població. La primera referència que hem trobat, però, és de 1909, que transcrivim literalment del llibre d'actes municipal:

A continuación el propio Sr. Alcalde manifestó que después de los asuntos tratados en la presente sesión consta en la orden del día un asunto de interés y transcendencia suprema como lo es para este pueblo la unión por medio de un puente no solo de las barriadas del Bruch de Abaix y Parroquia si[nó] que a la vez sería la unión de los términos municipales de Collbató y Monistrol de Montserrat con el de este pueblo produciendo enormes ventajas para el transporte de la recolección de frutos y ofreciendo grandes facilidades para el «tránsito» puesto que en la actualidad ofrece un sin número de dificultades y sobre todo en la rigurosa estación de invierno nos vemos privados en absoluto la inmensa mayoría de los días en poder asistir al santo sacrificio de la misa y acudir en ayuda de los vecinos de la otra parte del torrente que separa las entidades de población. Contentos todos los tres Concejales presentes con lo manifestado por el Sr. Alcalde, unánimemente acuerdan autorizar al mismo para que formule o haga formular razonada exposición dirigida a la Excma. Diputación provincial de Barcelona en súplica de que se conceda a este término municipal la construcción del puente a que se ha hecho referencia. (AHMB, Llibre d'actes de 12/10/1908 - 14/3/1910, folis 30-30v, 12 de juliol de 1909).

S'ha de fer notar que aquesta acta té un error, tret que no vulgui dir que a través de Collbató arribem a Monistrol, que és el d'esmentar que el futur pont uniria el Bruc amb Monistrol de Montserrat, mentre que aquest terme només toca el Bruc al cim de la muntanya.

De fet, com veurem en tots els documents posteriors, del que es tractava era d'unir el Bruc, Collbató i els Hostalets de Pierola. A banda d'aquest fet, convé destacar els arguments al·legats per sol·licitar la construcció del pont: 1. Connectar, com hem dit, els municipis de Collbató, els Hostalets de Pierola i el Bruc; 2. Facilitar el trànsit de mercaderies i persones; 3. A l'hivern, fer més fàcil l'assistència a la missa per part dels habitants del Bruc del Mig i de Baix, i, a la vegada, l'ajut als veïns del barri de la Parròquia en cas de necessitat.

En carta del 7 d'agost de 1909 de l'alcalde del Bruc, Josep Casas Chocomeli,<sup>1</sup> al president de la Diputació, se li dona compte de l'acord municipal esmentat (ara Monistrol canvia pels Hostalets de Pierola) i se sol·licita concretament la construcció d'«un pequeño puente». És interessant fer constar que en aquest escrit s'afegeixen nous arguments (i matisos) als que acabem de veure:

[...] La sección antigua de este pueblo del Bruch que constituye el llamado Bruch de la Parroquia por su situación topográfica y por la presencia de un enorme barranco procedente de las últimas estribaciones de la montaña de Montserrat se halla de hecho sin comunicación directa con el resto del pueblo en sus secciones del Bruch de Abaix, Bruch del Mitj y el Bruch de Dalt y con la carretera general de Madrid a Francia que une estas tres últimas barriadas y es de absoluta necesidad evitar los enormes perjuicios que esta situación de cosas produce a todos los vecinos de este pueblo y especialmente los del Bruch de la Parroquia, entre cuyos perjuicios no son los menores la dificultad del tránsito rodado, la imposibilidad de acudir a la Parroquia en días de lluvias y tempestades por el caudal infranqueable de las aguas que deriban [sic] por el referido torrente y hasta por las dificultades que se presentan al efectuarse los enterramientos, pues según de qué secciones del pueblo proceden se ha dado repetidas veces el caso de caerse los portantes de los difuntos dando con estos en tierra por la excesiva pendiente de los caminos.

Teniendo en cuenta todo lo dicho, la Corporación municipal de mi presidencia en sesión de fecha 12 de Junio último acordó dirigirse a V. E. con certificación de dicho acuerdo y en solicitud de que cerciorada esa Corporación provincial de la verdad de todo cuanto se deja expresado, se digne acordar la construcción

1. Va ser alcalde de 1/1/1906 al 29/12/1907 i de l'1/7/1909 al 3/10/1923 (Estrada, 1991, p. 183).

de un pequeño puente que comunicando el Bruch de la Parroquia con el Bruch de Abaix y emplazado en el punto más estrecho del torrente que los separa, viniera a evitar a los vecinos de este pueblo todos los perjuicios referidos y unir directamente la barriada referida del Bruch de la Parroquia con los términos de Pierola y Collbató. (AHDB, OPP-2998).



Església parroquial del Bruc, vista del costat, juny 1908. Ed. i imp. Nicolau Poncell.  
Fons fotogràfic de l'Ajuntament del Bruc, volum 3, imatge núm. 16.

El 20 d'agost de 1909, la Presidència de la Diputació va demanar un informe sobre la qüestió als serveis d'enginyeria. Un tal V. Ruiz Guevara fou l'encarregat de redactar-lo, i la conclusió fou negativa, basada sobretot, com es pot veure a continuació, en el caràcter local de l'obra —quan la Diputació precisament s'havia de dedicar a ajudar els municipis— i en el fet de no crear precedents:

[...] Ahora bien la obra que se pide no consta en ninguno de los planes de la Diputación y por otra parte hay que considerar el carácter exclusivamente municipal que reviste por lo que no veo lógico que la Diputación pueda encargarse de la construcción de dicha obra.

Además, el precedente que sentaría de acceder a lo solicitado sería peligroso para los intereses provinciales pues raros son los

municipios que no necesitan de obras semejantes que son de indudable utilidad local y con el mismo derecho podrían ser solicitadas del cuerpo provincial.

A mi ver pues procede la denegación de lo que se pide; pero [si] por otras razones poderosas a más de las expuestas la Excm. Diputación creyera conveniente contribuir a la realización de lo pedido opino que podría hacerse mediante una subvención prudencial tomando por base un proyecto completo de las obras y recabando las suficientes garantías para tener la certeza de que los fondos que concedieran tendrían la adecuada aplicación. (Carta del 14 de setembre de 1909 al Director d'Obres Públiques Generals. AHDB, OPP-2998).

Vist el caràcter d'aquest informe, no és estrany que el Govern Civil de la província —que era l'encarregat de controlar i comunicar els acords de la Diputació— enviés un escrit el 21 de gener de 1910 a l'Ajuntament del Bruc en aquests termes:

Se desestima la instancia del Ayuntamiento del Bruch de fecha 7 de Agosto o la construcción de un puente sobre el barranco que separa la barrida llamada Bruch de la Parroquia del resto del pueblo, por no figurar dicha obra en ninguno de los planes de la Diputación; y comuníquese este acuerdo a dicho Ayuntamiento significándole que el cuerpo provincial únicamente podía contribuir con una subvención provincial en el caso de que aquel municipio construyese por su cuenta el puente de que se trata. (AHMB, caps 866, correspondència 1903-1919).

L'afer, pel que sabem, no es va tornar a moure fins al 1914, quan la Mancomunitat de Catalunya, creada aquell any, va seguir una política contraposada a la de la Diputació Provincial d'aquell moment i que va facilitar precisament la construcció del pont.

### 3. La Mancomunitat i les obres públiques

La història de la construcció del pont del Bruc és indèstria de l'obra que, en l'àmbit de les obres públiques, va portar a terme la Mancomunitat de Catalunya entre 1914 i 1925. Per això, farem un breu repàs de la història d'aquesta institució, a fi de contextualitzar adequadament la realització del pont bruquetà.

#### 3.1. BREU HISTÒRIA DE LA MANCOMUNITAT

Després d'un llarg procés iniciat el 1911, el 6 d'abril de 1914 es constituí la Mancomunitat de Catalunya, que unia les quatre diputacions catalanes en una mena de federació que havia de permetre de «mancomunar» recursos i dissenyar un programa d'actuacions amb una perspectiva de país que no passés pels artificiosos límits de la divisió provincial.

Enric Prat de la Riba, el líder de la Lliga Regionalista i president de la Diputació de Barcelona, va redactar un avantprojecte de Mancomunitat, que les diputacions de Catalunya van aprovar. Va ser presentat al president del Govern espanyol, José Canalejas, que la va acollir favorablement.

El maig de 1912, Canalejas va presentar al Congrés dels Diputats un projecte de llei de Mancomunitats provincials, amb competències molt retallades respecte al presentat per Prat de la Riba, projecte que va ser aprovat. Malgrat que representava un avenç important, amb l'assassinat de Canalejas el novembre d'aquell mateix any tot es va endarrerir considerablement. Les diputacions catalanes, per tal de fer força, van organitzar un plebiscit entre els ajuntaments per tal de veure si aquests s'adheririen o no al projecte de la Mancomunitat. Els resultats van ser aclaparadors: de 1.070 pobles, només dos hi van votar en contra i cinc es van abstenir. Per tant, hi va haver un 99,35 %

que van votar que sí. Davant dels resultats, el Govern d'Eduardo Dato va agilitzar els tràmits i, finalment, el 18 de desembre de 1913 el rei Alfons XIII va signar el Decret de mancomunitats provincials.

El 6 d'abril de 1914 es va constituir la Mancomunitat de Catalunya al saló de Sant Jordi del Palau de la Generalitat. Enric Prat de la Riba va ser elegit president de la institució per 80 vots a favor, 6 en blanc i cap en contra. La seva seria una presidència breu, però molt significativa. Pocs mesos després de la mort de Prat, el 29 de novembre de 1917, Josep Puig i Cadafalch va ser elegit nou president de la Mancomunitat, fins a la seva abolició.

Amb el cop d'estat del 13 de setembre de 1923, el general Primo de Rivera va instaurar una dictadura que duraria fins al 1930. El Govern de la Mancomunitat va ser destituït i Alfonso Sala va ser nomenat president de la Diputació de Barcelona. D'aquesta manera, la institució de la Mancomunitat i el seu esperit catalanista van ser aniquilats.

### 3.2. ENRIC PRAT DE LA RIBA



Antoni Utrillo Viadera, *Retrat d'Enric Prat de la Riba*, c. 1916-1917.  
Museu Nacional d'Art de Catalunya. Donació de l'artista, 1921.  
© Museu Nacional d'Art de Catalunya, Barcelona, 2025.

Va néixer a Castellterçol el 29 de setembre de 1870, en el si d'una família de propietaris rurals benestants. Va estudiar dret i va ser membre de la Junta Directiva de la Unió Catalanista, d'on el 1899 sortiria, per desacords interns, per fundar el Centre Nacional Català.

El 1901 va esdevenir un dels màxims dirigents de la Lliga Regionalista i l'any següent va ser empresonat per un article a *La Veu de Catalunya*, diari que ell mateix dirigia des de la fundació el 1899.

El 1905 va ser elegit diputat provincial de la Diputació de Barcelona, i dos anys més tard va ser elegit president de la Diputació barcelonina, càrrec que va ocupar fins a la seva mort l'agost de 1917. Des del 1914 va compaginar aquest càrrec amb el de president de la Mancomunitat de Catalunya.

### 3.3. L'ORGANITZACIÓ DE LA MANCOMUNITAT

La Mancomunitat s'articulava a partir de tres elements bàsics: la presidència, el Consell Permanent i l'Assemblea General. I s'organitzava en vuit conselleries (Camins i Ports, Telèfons, Obres Públiques i Ferrocarrils, Agricultura i Serveis Forestals, Cultura i Instrucció, Beneficència i Sanitat, Política Social i Hisenda) i set comissions tècniques.

La institució mai no va gaudir d'un sistema financer satisfactori, ja que només disposava dels diners que aportaven les diputacions provincials catalanes, d'emprèstits bancaris i d'alguna aportació extraordinària estatal.

### 3.4. L'OBRA

Segurament fou en els camps cultural i educatiu on la Mancomunitat va poder desenvolupar una tasca més ràpida i fecunda, centrada en la normalització de la llengua i la cultura catalanes. Per aquest motiu es va potenciar l'Institut d'Estudis Catalans (que havia estat creat pel mateix Prat de la Riba el 1907). També es va oficialitzar la regulació gramatical i ortogràfica de Pompeu Fabra, es va desplegar una xarxa de biblioteques populars locals i es va impulsar la Biblioteca de Catalunya, hereva de la de l'IEC. Es va crear l'Escola del Treball i es constituïren el Servei de conservació i catalogació de

monuments, la Junta de Museus, la Junta de Ciències Naturals, el Consell de Pedagogia, etc.

A fi d'eleva el nivell de l'escolarització del país, es van construir escoles i es va voler millorar la pedagogia i la preparació del professorat. Es va fundar la Universitat Industrial per tal de formar tècnics de grau mitjà. També es van organitzar cursos dirigits als obrers per modernitzar-se i aprendre noves tècniques. Es va reformar l'Administració local per poder tenir uns funcionaris eficaços. Es van constituir institucions docents especialitzades com l'Escola de Bibliotecàries i la d'Infermeres i l'Escola Catalana d'Art Dramàtic.

Pel que fa a infraestructures, es creà la Junta de Carreteres de Catalunya, que era l'encarregada de l'establiment complet del sistema viari, de la realització d'obres hidràuliques i de l'aprofitament integral de tots els recursos naturals possibles.

Amb el «pla sexennal», la Mancomunitat de Catalunya pretenia acabar amb l'aïllament més o menys complet en què es trobaven més de dos-cents municipis catalans. També incloïa la potenciació de la xarxa ferroviària amb la construcció de 230 km de via fèrria. El pla preveia igualment rutes aèries. Es van portar a terme obres hidràuliques, com ara irrigacions, dessecacions, sanejaments i defensa d'inundacions. I a més a més, s'instal·là una completa xarxa telefònica i telegràfica.

## 4. L'aprovació del projecte

El 27 de març de 1914, el Ministeri de Foment aprovava un real decret pel qual obria el segon concurs per atorgar subvencions per fer camins veïnals i ponts econòmics, en el marc d'una llei de 1911.<sup>2</sup> L'Ajuntament del Bruc va decidir presentar-s'hi i demanà novament la construcció del pont, aquesta vegada a un organisme diferent. Així ho recull l'acta del 16 d'abril:

[...] El propio señor Alcalde expuso al consistorio que como se había anunciado en la convocatoria el objeto de la presente sesión [extraordinaria] era el de dar cuenta del Real Decreto del Ministerio de Fomento por el que se abre un concurso de subvenciones y anticipo de fondos destinados a la construcción de caminos vecinales y puentes económicos para el día veinticinco de Mayo próximo, siendo uno de los requisitos indispensables para concurrir al mismo el que los caminos vecinales han de ser declarados de utilidad pública por dicho Ministerio.

Previa orden del Señor Presidente por el infrascrito Secretario se dio lectura al expresado Real Decreto de fecha veintisiete de Marzo último inserto al Boletín Oficial del día tres de los corrientes, y terminada se puso a discusión la **necesidad de la construcción de un puente económico en el torrente de Illa para la unión de las barriadas del Bruch de Abaix y Bruch del Mitg con el Bruch de la Parroquia y camino vecinal directo a Collbató, y reconocida por el consistorio la gran importancia y utilidad que prestaría la construcción del expresado puente para la unión de los términos municipales del Bruch y Collbató y por tanto para el tránsito de las personas, si que [sic] la excepcional importancia para el transporte de la cosecha del vino por tránsito rodado, se acuerda elevar razonada exposición al Excmo. Señor Ministro de Fomento**

2. Ley de caminos vecinales, del 29 de juny de 1911. <<https://www.boe.es/gazeta/dias/1911/07/28/pdfs/GMD-1911-209.pdf>>.

**solicitando sea declarado de utilidad pública el expresado camino vecinal de Collbató al Bruch, y en el caso de conseguir la expresada declaración de utilidad pública concurrir a dicho concurso con arreglo a las condiciones y requisitos que se establecen en el expresado Real Decreto.**

Igualmente se acuerda dirigir atenta comunicación al Ilmo. Señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas rogándole disponga pase a este pueblo el Señor Ingeniero Director de la carretera de Madrid a Francia con objeto de fijar el emplazamiento de dicho puente y formular el correspondiente presupuesto, de conformidad con lo prevenido en el referido Real Decreto [...]. (AHMB, Llibre d'actes de l'1/1/1912 al 28/6/1914, folis 43v- 44v).

Mentrestant, el 6 d'abril de 1914 es va constituir la Mancomunitat de Catalunya. Entre les seves preocupacions principals hi havia la de les obres públiques que poguessin modernitzar el país. En aquest sentit, va centrar-se immediatament en la millora i ampliació de la xarxa de carreteres, ponts, ferrocarrils, telègrafs i telèfons. I per començar la tasca va publicar una circular demanant als ajuntaments que expressessin les seves necessitats en aquests camps.<sup>3</sup> El 19 d'abril de 1914, en sessió ordinària, el consistori bruquetà va acordar respondre a aquesta circular del Consell Permanent de la Mancomunitat. Després de deliberar, els regidors van considerar d'utilitat pràctica per al municipi el següent:

Construcción de un puente económico que uniese las barriadas del Bruch de Abajo y el Bruch del Medio con el de la Parroquia y camino vecinal de Collbató. (AHMB, Llibre d'actes de l'1/1/1912 al 28/6/1914, foli 45).

Pocs dies més tard, el 28 d'abril, l'Ajuntament va demanar que el pont fos inclòs en la relació de carreteres i camins a fer per la Mancomunitat.

En una sessió del mes de maig, el ple municipal declarava d'utilitat pública el pont i el camí veïnal, ja que no s'havia presentat cap reclamació contra el projecte que s'havia publicat al Butlletí Oficial de la Província, un pas previ perquè es pogués considerar la sol·licitud.

3. Sobre la política de la Mancomunitat pel que fa a obres públiques i comunicacions, vegeu Balcells, Pujol i Sabater (1996), p. 344-368.

El 13 de juny de 1915 es tornava a demanar formalment a la Mancomunitat la construcció del pont i el Consell d'aquesta institució aprovava el dia 16 d'aquell mes que la Direcció de Camins de la Diputació de Barcelona fes l'informe corresponent, que el 22 de juny s'encarregava a l'enginyer Joaquim Llansó.

L'argumentació de l'Ajuntament del Bruc tornava a ser l'habitual:

En dies de pluges i tempestats queden totalment isolats [els veïns del Bruc de la Parròquia, del Bruc del Mig i de Baix] i si el règim d'aigües dura uns quants dies com ha succeït aquesta primavera queden els veïns totalment privats de comunicar-se entre ells i amb sa parròquia, donant-se el cas de no poder els malalts rebre els auxilis religiosos i fer-se els enterraments, i els demés veïns del Bruc de la Parròquia no poden procurar-se de queviures dels Brucs dits quan se presenten règims de pluges continuades. (AHDB, OPP-2998).

En sessió del 5 de juliol de 1914 es pren l'acord següent:

Dada cuenta de la proposición reformada por la Jefatura de Obras Públicas para la construcción del puente que ha de unir el Bruch de Abajo y el Bruch del Medio con el de la Parroquia y vecino pueblo de Collbató se acuerda presentar la conformidad de dicha proposición reformada y así mismo contribuir directamente a la construcción de dicho puente por el Estado con las cantidades siguientes: quinientas pesetas en metálico, dos mil pesetas en materiales de construcción y setecientas pesetas en jornales y acarreos, o sea un total de tres mil doscientas pesetas [...]. (AHMB, Llibre d'Actes del 5/7/1914 al 30/12/1915, foli 1).

A més a més, en aquesta mateixa sessió acorden també «ampliar la declaración de utilidad pública de dicho puente a la de necesidad de la construcción del mismo», un tràmit que completava l'anterior i que significava que l'obra era de «verdadera y absoluta necesidad».

La Mancomunitat, que havia decidit presentar-se també al concurs del Ministeri de Foment, va aconseguir, després de vèncer moltes resistències de Madrid,<sup>4</sup> que també pogués optar a aquests recursos. Finalment, l'Estat i la Mancomunitat van signar un con-

4. Vegeu el que se'n diu a Mancomunitat de Catalunya (1923), p. 80-89.

veni sobre aquest assumpte el 21 de novembre de 1914. Tot i que les subvencions obtingudes eren molt inferiors a les demanades, l'organisme català va aprovar una primera relació d'obres urgents a realitzar,<sup>5</sup> amb subvenció estatal o sense. El pont del Bruc hi va ser inclòs. I, segons hem pogut saber per una carta del juliol de 1916, el projecte bruquetà ja va ser considerat el dia 8 de juliol de 1915, en una reunió del Consell Permanent de la Mancomunitat, «obra urgent».

En una carta del 31 de juliol de 1915, el president de la Mancomunitat, Enric Prat de la Riba, comunicava a l'alcalde del Bruc que havia estat aprovada la construcció del pont, i que prèviament el municipi del Bruc havia d'acreditar que no tenia deutes amb la Diputació de Barcelona i que cediria gratuïtament a la Mancomunitat «els terrenys l'expropiació dels quals sigui necessària» i que satisfaria «les despeses de peons, material, estaques i cavalleries necessaris per a l'estudi del projecte corresponent». Aquestes condicions eren imprescindibles legalment per «projectar de primer, i subhastar després» les obres del pont.

D'acord amb aquesta demanda, l'Ajuntament va començar a fer actuacions. Així, per exemple, va procedir a l'expropiació de terrenys. A l'Arxiu Històric del Bruc hi ha diversos esborranys i fulls en net de les cessions de terrenys dels propietaris per a la construcció del pont. Coneixem els noms d'alguns d'aquests propietaris: Josep Termes Carreres, Jaume Camps Serradell, Pau Ràfols Fontanals i Francesc Jorba Prats.

5. Sobre aquesta qüestió de les negociacions amb Madrid i les accions de la Mancomunitat en concret, vegeu Balcells, Pujol i Sabater (1996), p. 348-349.

# Índex

Pròleg .....	5
Introducció .....	7
1. El poble del Bruc: orografia i nucli urbà .....	9
2. La necessitat d'un pont. La primera sol·licitud .....	13
3. La Mancomunitat i les obres públiques .....	17
3.1. Breu història de la Mancomunitat .....	17
3.2. Enric Prat de la Riba .....	18
3.3. L'organització de la Mancomunitat .....	19
3.4. L'obra .....	19
4. L'aprovació del projecte .....	21
5. El primer projecte .....	25
6. Plànols del projecte .....	29
7. Concurs d'adjudicació. Inici de les obres .....	35
8. Problemes en l'execució de les obres. Rescissió de la contracta .....	37
9. Finalització de les obres i inauguració .....	45
10. El pont de l'acabament a l'actualitat .....	51
10.1. El pont durant la Guerra Civil. Un intent de voladura .....	51
10.2. Primers arranjaments .....	52
10.3. Remodelacions posteriors. L'ampliació del pont el 2008 .....	53
10.4. La denúncia i les seves conseqüències .....	57
11. Un nom per al pont .....	61
12. El projecte d'enginyeria .....	65
12.1. Els enginyers .....	65
Joaquim Llansó i Figa .....	65
Eduardo Peña .....	66
Frederic Turell i Boladeres .....	66
13. El cost econòmic. Empresaris i treballadors .....	69

13.1. La memòria econòmica i el cost real .....	69
13.2. Els salaris i els costos de construcció .....	70
14. Conclusions i agraïments .....	75
15. Fonts i bibliografia .....	79
16. Glossari .....	83



ISBN 978-84-9191-416-7



3 9 2 1 2



9 788491 914167

*Una gran obra per a un poble petit. El pont del Bruc (1909-1924)* exposa la història d'uns dels primers ponts que la Mancomunitat de Catalunya va aprovar i construir. Les obres es van iniciar el 1917 i es van acabar el 1924. El llibre explica les raons i les circumstàncies locals i externes de la construcció, que va ser més llarga del previst, així com la història del pont fins als nostres dies. També s'hi inclouen plànols, els detalls tècnics i els costos de l'edificació.

L'autora, la bruquetana Laura Pinyol i Rius, s'ha basat en una exhaustiva recerca d'arxiu i d'assessorament d'enginyeria, en una síntesi que documenta la història del que, durant molts anys, va ser el pont de fàbrica amb l'arc de llum més gran de Catalunya.



Ajuntament del  
**Bruc**



**Diputació  
Barcelona**



Generalitat de Catalunya  
**Patronat de la Muntanya  
de Montserrat**