



Pont de cal Cucurull

Guardiola de Berguedà

Ubicació

Comarca: Berguedà
Lloc/Adreça: Al Collet d'Eina prop de la font de la Set
Emplaçament Paral·lel a la C-16, al costat del viaducte al PK, 112,5 aigües amunt damunt del Llobregat
Alçada: 681,5

Coordenades:

Latitud: 42.21153
Longitud: 1.86882
UTM Est (X): 406629
UTM Nord (Y): 4673882

Classificació

Número de fitxa 08099-208
Àmbit: Patrimoni immoble
Tipologia Obra civil
Segle XX
Any 1904
Estat de conservació Bo
Notes de conservació: L'ull central del pont ha estat reparat amb formigó pòrtland
Protecció Inexistent
Accés Fàcil
Ús actual: Sense ús
Titularitat Pública
Titular: Ajuntament de Guardiola Plaça de l'Ajuntament, 3. 08694 (Guardiola de Berguedà)

Fitxes associades:

[Antiga estació del Carrilet](#)

Autoria de la fitxa Pere Cascante i Torrella
Data de registre de la fitxa: dt., 10/10/2017 - 02:00

Descripció

Pont de l'antic ferrocarril construït a principi del segle XX per fer passar la línia ferroviària per damunt del Llobregat i situat paral·lel al viaducte de la C-16. al costat de la "font de la set" o "font seca". Consta d'una construcció de caire civil composta per tres arcades de mig punt amb arc de doble rosca de maó ceràmic, que decansen damunt de dues pilastres rectangulars. La caixa principal és de carreus de pedra mal treballats, units amb ciment i filades irregulars. Els pilars també són de pedra amb una petita cornisa bisellada on hi recolza cadascun dels ulls del pont. Té una longitud d'uns 45 metres i una amplada d'uns 2 metres. L'ull central del pont ha estat reparada amb obra de formigó armat. A l'estrep nord hi ha el túnel del Canal industrial.

Observacions:

Aquest pont va ser escenari d'un descarrilament del ferrocarril a la dècada dels anys seixanta. Arran de la clausura de la línia Olvan-Guardiola el 2 de febrer de 1972, el pont va quedar inutilitzat i des de llavors roman com un testimoni del passat al costat de la carretera C-16. Tot i així es manté en bon estat de conservació

Història

La substitució de les activitats agrícoles i ramaderes per la moderna industrialització del textil i la mineria provocà que la gent dels nuclis rurals del municipi actual de Guardiola s'agrupessin en una zona més ben comunicada, prop del riu que aprofitava una bifurcació dels camins de Bagà i de La Pobla al voltant de l'Hostal nou. Així va ser com va néixer el nucli de Guardiola a l'actual emplaçament prop de les fàbriques de ciment del Collet i del Clot del Moro. Arran de la construcció de la colònia industrial del collet que comportà l'allargament de la línia Manresa a Berga i de Berga i Guardiola. La construcció del "ferrocarril econòmic Manresa-Berga" va ser iniciativa dels industrials del sector tèxtil del Llobregat per unir les seves colònies amb els nuclis més poblats com serien el cas de Manresa i Barcelona. El primer projecte de 1879 es va començar a portar a terme el 1881 i justament tres anys després, el 1884 la línia arribava a Sallent. Poc després les van seguir les poblacions de Puig Reig i finalment el 1887 el ferrocarril arribava Cal Rosal (Olvan). La ciutat de Berga estava situada en una zona més elevada, s'havia de modernitzar i per això calia una forta inversió en industrialització que va venir promoguda per la mà de Marcel·lí Boixader el qual va projectar un canal industrial que havia de portar l'aigua des de la resclosa situada a la zona del "collet" fins a la fàbrica del Canal situada a Berga. Aquesta conducció significà una utilització gratuïta de l'aigua a les colònies situades Llobregat avall. El 1881. "La companyia minera de Ferrocarril y minas de Berga S.A" obtenia del ministerio de Fomento la concessió per ampliar la línia fins a Guardiola. Per a la seva execució es va contractar a l'empresa italiana "Gavaretti, Vallido, Bovio & Cia" que ja explotava les mines de Sant Corneli. A cercs hi va construir un carrer de cases i també un cantina però aquestes inversions no van ser suficients per eixugar el deute que aquesta empresa venia acumulant des de feia temps i van acabar amb la seva ruïna. El 1890 les empreses de "Ferrocarriles y minas de Berga S.A i Ferrocarril Económico Manresa-Berga" es van fusionar en una de sola promoguda per Lluís G. Pons i Enrich (amo de Cal Pons) i J.E. Olano de Loyzaga, amo de les mines de Cercs i enginyer de mines. Aquesta nova companyia és la que va portar el tren fins a Guardiola el 1904. Inicialment el projecte del ferrocarril de Guardiola havia d'arribar a la zona del Collet on hi havia la colònia agrícola dels Pujol de Berga i també la captació del canal industrial, propietat de la família dels Boixader. Aquest doble joc d'interessos va despertar la prudència del Sr. Olano que va acabar allargant la línia fins a la zona de "La Ribera" on hi va situar l'estació terminal. La posada en funcionament de la fàbrica de ciment Asland del Clot del Moro va incentivar la construcció d'una línia de via estreta que unís Guardiola amb la fàbrica de ciment i donés origen al "carrilet". Ambdues línies tenien

com a estació terminal la població de Guardiola on hi tenien tots els serveis necessaris d'una estació terminal d'aquestes característiques (cotxeres, dipòsits d'aigua, tallers per a reparar les màquines) Aquest servei es va mantenir en funcionament fins el 1972 on la substitució del tren per l'automòbil en carretera, la crisi de la fàbrica de ciment i del carbó així com la construcció d'un embassament a la Baells que inundava terrenys per on passava el ferrocarril van obligar a clausurar la línia fèrria. La línia Guardiola la Pobla ho havia fet el 1966 i poc després (el 1973) es va tancar la línia de Sallent a Olvan. El 1979 l'edifici de l'estació va a passar a mans de l'ajuntament de Guardiola que li va donar un ús cultural. Des de 2003 acull una exposició de 150 anys de la posada en funcionament d'ela línia de Barcelona a Mataró.

Bibliografia

ARTERO NOVELLA, I (2004). "100 anys del tren" a Erol. Suplement 3. P-16-22. SERRA ROTES, R (2005). El tren de Manresa a Guardiola. Zenobita edicions.



