



Pont de l'Alba

Puig-reig

Ubicació

Comarca: Berguedà
Lloc/Adreça: Pont de l'Alba, Carretera C-1411
Emplaçament Antic traçat tren Manresa-Berga, C-1411 z km. 59,100

Coordenades:

Latitud: 41.96229
Longitud: 1.88047
UTM Est (X): 407228
UTM Nord (Y): 4646195

Classificació

Número de fitxa 08175 - 101
Àmbit: Patrimoni immoble
Tipologia Obra civil
Estil / època: Contemporani
Segle XIX
Estat de conservació Bo
Protecció Legal
Observacions protecció: BCIL 22
Accés Fàcil
Ús actual: Social
Titularitat Pública
Titular: Ajuntament de Puig-reig
Fitxes associades:
[Pont de la Granja](#)
Autoria de la fitxa Rosa Serra Rotés i Jordi Piñero
Data de registre de la fitxa: dl., 28/02/2011 - 01:00

Descripció

L'antic pont unia el ferrocarril de Manresa i la Olvan i Guardiola de Berguedà; el pont que salva el torrent de Cal Sagués, entre Cal Marçal i cal Pons, és un dels més alts que va construir la companyia ferroviària. Consta de tres grans arcs de mig punt i avui està integrat al camí pavimentat de vianants que uneix Cal Marçal amb Puig-reig. Constava de dos arcs de mig punt de pedra i els arcs reforçats amb maó vist.

Història

El "Tranvia o ferrocarril económico de Manresa a Berga" va ser aprovat per les Corts espanyoles el 1879. Dos anys més tard, concretament el 7 de Maig del 1881, s'atorgava a la Companyia abans esmentada, la concessió de la línia per un període de 60 anys. La Companyia General dels Ferrocarrils Catalans (CGFC) es va fundar el 4 de juliol de 1919 per a integrar tres empreses que explotaven diferents línies: Camins de Ferro del Nord-Est d'Espanya (entre Martorell i Barcelona); Ferrocarril Central Català (entre Martorell i Igualada); i Tramvia o Ferrocarril Econòmic de Manresa a Berga (entre Manresa, Berga i Guardiola de Berguedà).

El 17 de maig de 1946 caducà la concessió de la línia Manresa-Olvan, que passà a ser explotada per la "Jefatura de Explotación de Ferrocarriles por el Estado". El tram Olvan-Guardiola, però, per ser de concessió posterior, continuava propietat de la companyia. Precisament per aquest fet, per la dificultat que suposava l'explotació de la línia en sectors de diferent propietat, l'octubre de 1961 l'estat nomenà a Ferrocarrils Catalanes com a administradors per mitjà d'un conveni. El 1955 la competència amb el transport per carretera ja començava a notar-se. El tren feia 2 viatges diaris de pujada i dos de baixada (fins a Guardiola únicament), mentre que l'autocar en feia 10. El 2 de Maig de 1972 s'aixecà la línia Olvan-Guardiola. L'1 de juliol de 1973 es feia el mateix entre Balsareny i Olvan. Més tard, degut a la unió subterrània dels pous de Balsareny i Sallent es suprimí el tram entre les dues poblacions. Al terme municipal de Puig-reig el tren feia parada a: el baixador de l'Ametlla, l'estació de Cal Vidal, a l'estació de Puig-Reig, al baixador de Puig-Reig i al de Cal Prat.

Bibliografia

SALMERON BOSCH, Carles (1987): Els Ferrocarrils Catalans, volum 2, Editorial Terminus
SERRA, R. (2005). El tren de Manresa a Guardiola, Manresa, Ed. Zenobita/Consorti Ruta Minera/
Diputació de Barcelona
AADD. (2011). Pla d'ordenació urbanística municipal. Catàleg de masies i cases rurals. Ajuntament de
Puig-reig. Fitxa d.3

