

El Pont de Ferro dels Ferrocarrils Catalans

PATRIMONI. Pocs dies després del dia internacional del Patrimoni presentem en aquesta secció un exemple d'enginyeria del ferro de 1924 situada a la carretera de Vic, al costat dels Dolers. La construcció és molt més antiga del que molts manresans i manresanes es pensen.

Quan a Manresa ja funcionaven les línies del Nord (actualment la Renfe) i les de via estreta de Berga i de Súria, aquestes darreres es van unificar per obtenir més rendibilitat amb les línies de Barcelona a Martorell i la de Martorell a Igualada. El 1919, totes elles formaren la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes, que el 1920 empenia les obres d'una nou tram de via estreta entre Manresa i Martorell, que sortia pels afores de Manresa des de l'estació de Manresa Alta, salvant camins i carreteres ja construïdes com la de Vic per mitjà d'aquest pont.

Foto: Francesc Rubí

El pont està compost per un tram central metàl·lic i dos estreps de formigó i obra, amb una longitud total de 43 metres. El tram central metàl·lic és de 16 metres de llum i els dos estreps de formigó i obra tenen un arc de 7 metres de llum cadascun. El tram metàl·lic està fet amb bigues d'acer i amb plaques i platines -unes planes i les altres en forma de T- creuades en X. Totes les connexions són reblonades, és a dir, no es va utilitzar la soldadura. Els estreps de formigó estan revestits amb paret de carreus i les cadenes cantoneres i horitzontals estan ressaltades amb carreus abossellats. Tot plegat li dona una aparença historicista típica de la primera arquitectura del ferro del final del segle XIX.

Aquest pont s'ha integrat en el paisatge urbà d'una de les principals entrades de la ciutat i, a més, s'ha convertit en l'únic testimoni d'aquest tipus d'enginyeria ferroviària perquè Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya s'ha caracteritzat per la pèrdua innecessària de pràcticament tot el seu patrimoni arquitectònic (com les estacions i els altres ponts). Per tot això, el catàleg protegeix integralment l'obra; és a dir, l'estructura metàl·lica i la forma del tram central del pont, i també l'estructura i els elements decoratius dels dos estreps.

PER SABER-NE MÉS:

SALMERÓN BOSCH, Carles (1991), *Els Ferrocarrils Catalans-IV. Arquitectura i Arqueologia industrial*, ed. Terminus, Barcelona.