



Pont del Torrent de la Rasa Fonda

Orpí

Ubicació

Comarca: Anoia
Lloc/Adreça: Riera de Carme. Carretera BV-2131
Emplaçament: Situat a la carretera BV - 2131 al km 8.5. Al costat d'un dels ponts de la riera de Carme.
Alçada: 357

Coordenades:

Latitud: 41.52824
Longitud: 1.58802
UTM Est (X): 382202
UTM Nord (Y): 4598362

Classificació

Número de fitxa: 08152 - 127
Àmbit: Patrimoni immoble
Tipologia: Obra civil
Estil / època: Contemporani
Estat de conservació: Bo
Protecció: Inexistent
Accés: Fàcil
Ús actual: Estructural
Titularitat: Pública
Titular: Diputació de Barcelona

Fitxes associades:

[Riera de Carme](#)

Autoria de la fitxa: Jordi Seró i Ferrer. IN SITU SCP
Data de registre de la fitxa: dc., 22/10/2014 - 02:00

Descripció

Pont construït sobre el Torrent de la Rasa Fonda i que forma part de la carretera BV-2131. Està situat al punt quilomètric 8,5 d'aquesta carretera. Es situa a tocar d'un dels ponts de la riera de Carme, on desemboca el torrent.

Es tracta d'un pont d'uns 7 metres de llarg, 6 metres d'alçada i uns 5 metres d'amplada de pas.

Es tracta d'un pont d'un sol, fet a base de blocs quadrangulars de pedra, formant un aparell regular de filades horitzontals, amb les juntes ressaltades amb ciment. L'ull consta d'arc de mig punt reforçat amb formigó i amb carreus de pedra als exteriors. El pont es recolza sobre els estreps laterals, fets la part exterior amb carreus irregulars de pedra i lligats amb ciment i amb contraforts a la part de més pendent.

La part superior del pont, el paviment està asfaltat, i presenta proteccions laterals metàl·liques, que s'assenten sobre un petit voladís que sobresurt de l'estructura del pont.

Història

L'any 1893 la Diputació de Barcelona va iniciar les gestions per tal de dur a terme la carretera que avui coneixem com a BV-2131. El projecte era conegut com "Camino de Carmen a la Pobla de Claramunt". El document deia el següent:

"Aunque nuestra misión se limite, hoy por hoy, a satisfacer las necesidades de Carme, que ha de ser por esta causa uno de los extremos de nuestro trazado, es preciso recordar que el pueblo de Orpí, aunque ha desistido de sus propósitos ha intentado mejorar el camino que l pone en comunicación con Carme, siendo de suponer que en plazo más o menos próximo este camino haya de ser prolongado. Por esta causa al determinar el punto de partida de nuestro camino ha debido partirse de un punto que no sólo permitiera la comunicación fácil y directa con el pueblo sino que consienta en su día prolongarlo hacia Orpí, cuando llegue la oportunidad. En el plano general se indica la dirección que habrá de tomar el camino en el cortísimo trayecto en que dos o tres casas obligarían a dejarlo algo estrecho lo que tratándose de un camino vecinal no tendría gran inconveniente."

14 anys després el projecte sembla que es comença a executar i es fa una descripció del mateix:

"Lo accidentado del terreno que se cruza al trazado, obliga a emplazar gran número de obras de fábrica para dejar libres los desagües naturales, se han supuesto necesarias 33 tajeas, 4 alcantarillas, 6 pontones, 1 sifón 2 puentes. En total 46 obras. "

Longitud del trazado 8.960 kilòmetres. Presupuesto de la contrata 211.895,56 pts. Coste km : 23649,06 pts
Després de la Guerra Civil espanyola, es fa un inventari on es descriu l'estat dels ponts després del conflicte. Aquest inventari esmenta:

"En el camino de orpí, fueron voladas por los rojos cinco importantes obras de fábrica: tres puentes sobre la riera de careme, los kms 5,400, 8,500, y 8,600 y dos pontones, un en el km 5,900 que salva el barranco Escodinas, y otro en el km 8700 para el paso del torrente Escots.

Estas obras figuran respectivamente con los números 138, 140, 141, 139 y 142 en la Relación de averias producidas por la Guerra.

El puente del km 5400, era de dos arcos rebajados de 9,20 m de luz y 1,20 metros de flecha, con una altura de rasante de 5,30 m. Fue volado totalmente, no quedando restos de la superestructura y únicamente los cimientos podrá aprovecharse.

El puente del km 8500 estaba constituido por un arco de 12 metros de luz rebajado a 1/8 siendo de 6,15 metros su altura de rasante y como el anterior con cuerpos salientes en los estribos y muros de acompañamiento. La voladura afectó toda la boveda desde de la línea de arranques alcanzando la parte superior de los cuerpos salientes.

El último puente, tiene una altura de rasantes de 5,45 metros y está formado por dos arcos de 10 metros de

luz, también rebajados, con 1,20 metros de flecha; el estribo izquierdo con muros en ala y el derecho de acompañamiento. De este puente fue volada parte de las bóvedas, quedando el resto agrietado, por lo que será preciso reconstruirlas desde los arranques. La pila muestra señales de haber sufrido movimiento con la explosión, apareciendo grietas en algunos puntos y es de prever que será necesario rehacerla.

Los dos pontones estaban constituídos por bóvedas de medio punto y muros de acompañamiento, con una altura de rasante de 6,20 metros. El del km 5500, de 5 metros de luz, quedó por efecto de la voladura destruido por completo, no que dando ni restos de los muros, y será preciso reconstruirlo a partir de línea de cimientos. Del otro pontón, de 4 metros de luz, fue volada la bóveda y una buena parte de los muros de acompañamiento. "

El projecte el signa el 30 d'abril de 1940, l'Enginyer Eduardo Peña. Tingué un cost de 175.117,67 pts. Fou adjudicat a un empresari local Pedro Palet Calaf. Les obres van patir retards amb replantejaments diversos, i una parada a l'hivern de 1940-41 degut al fred. El 1941 el termini es va ampliar a través d'un decret de Presidència de la Diputació.

Bibliografia

DIPUTACIÓ DE BARCELONA (n.d): Inventari de Ponts i Pontons, (consulta: 2014).

DIPUTACIÓ DE BARCELONA (n.d): Arxiu General de la Diputació de Barcelona. Obtinguda al 2014.



