



Pont de la línia del ferrocarril de la riera de Pineda

Pineda de Mar

Ubicació

Comarca: Maresme
Lloc/Adreça: Línia de mar, al sud-oest del municipi
Emplaçament Desembocadura de la riera de Pineda

Coordenades:

Latitud: 41.61959
Longitud: 2.68478
UTM Est (X): 473739
UTM Nord (Y): 4607589

Classificació

Número de fitxa 08163 - 264
Àmbit: Patrimoni immoble
Tipologia Obra civil
Estil / època: Contemporani
Segle XIX
Estat de conservació Bo
Protecció Inexistent
Tipus de protecció: Inexistent
Accés Fàcil
Ús actual: Estructural
Titularitat Pública
Titular: Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF)

Fitxes associades:

[Estació del ferrocarril](#)

[Desguàs de la via del tren del torrent del Convent](#)

Autoria de la fitxa Jordi Montlló Bolart
Data de registre de la fitxa: dv., 12/07/2024 - 08:26

Descripció

Pont fet amb bigues de formigó pre-tensat sostingut per estreps fets de pedra i maó, preparats per a via doble des del segle XIX. El parament combina el paredat mixt, amb el maó vist i l'escaire, arrodonit amb pedra posada a trencajunt.

Observacions:

Posteriorment hi ha hagut canvis per instal·lar la via doble fins Arenys de Mar, i reforçar les estructures per suportar l'increment de pes dels trens. Al terme de Pineda de Mar trobem dos claveguerons de tres clars (*tajeas*) al torrent del Convent (km 49,160) i al torrent del Correu (km 49,800) segons el perfil longitudinal de la línia de Barcelona a *Empalme por Mataró de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (M.Z.A.)*. Els clars del primer de 0,85 m i el segon de 0.60 m.

Història

Segons informació facilitada per Xavier Nubiola, enginyer especialista en la línia fèrria de la costa, que pertany al Cercle Històric Miquel Biada de Mataró, la línia del ferrocarril per la costa va haver de construir nombrosos ponts per creuar les rieres o rambles que evacuen les aigües pluvials de la serralada litoral cap el mar. Inicialment es van fer de fusta, amb alguna excepció, pel menor cost i rapidesa de construcció, però a causa de les elevades despeses de manteniment es pren la decisió de substituir-los successivament a finals del segle XIX amb piles obertes i estreps de maó i pedra, en combinació amb bigues metàl·liques de ferro al tauler, ja que degut la poca altura del rasant de la via no hi havia lloc per fer arcs o voltes tancades de fàbrica.

Posteriorment hi ha hagut canvis per instal·lar la via doble fins Arenys de Mar, i reforçar les estructures per suportar l'increment de pes dels trens. El que trobem ara són lloses de formigó armat que van substituir les bigues de ferro cap als anys 1980-1990. Tot i que els estreps i pilars antics en fàbrica de maó i pedra s'han conservat quasi sempre. El poc espai entre via i tauler queda en evidència pel fet que, a vegades trobem petits trams de la via amb travesses de fusta, això es deu al fet que sota hi ha un desguàs antic i no dona espai suficient per a les noves travesses de formigó més gruixudes.

El primer pont a la riera de Pineda (km 50,372) era de fusta, ja que, l'agost de 1869, la junta directiva de la companyia del ferrocarril comentà que s'havien de reparar els ponts de Pineda i de Santa Susanna i s'acordà *«proceder a las obras de refuerzo necesarias y a la construcción del estribo izquierdo del de Santa Susanna por ser el que tiene la madera más carcomida...»*. Tot i l'esforç realitzat en la renovació i en la reconstrucció dels ponts, la Dirección General de Obras Públicas instà l'empresa a col·locar *«a la mayor brevedad posible (...) los tramos de hierro definitivos en los puentes que aún carecen de ellos...»*.

Per tant, aquest pont juntament amb el de la riera de Santa Susanna, va ser un dels primers en ser substituït per altre de bigues de ferro d'ànima plena construït per la *Maquinista Terrestre y Marítima (M.T.M.)*, d'un sol tram de 20 m. (llum lliure de 18,8 m.) amb els corresponents estreps de fàbrica de maó i pedra, preparats per la via doble des del segle XIX i que mai s'ha instal·lat, i que es conserven actualment. Als anys 1980 el pont de ferro, es va canviar per un tauler amb bigues de formigó pre-tensat, que és el que trobem ara.

El Museu del Ferrocarril de Catalunya, a Vilanova i la Geltrú, conserva un pont de ferro que assegura era el que estava a la riera de Pineda, tot i que el plànol que mostren és del pont a la riera de Vall de Gurp, terme

de Blanes, de 24,2 m., primer pont de ferro construït el 1869 per MTM.

Bibliografia

Enllaços d'interès:

[Cercle Històric Miquel Biada](#)



