



Pont d'Orpí

Orpí

Ubicació

Comarca: Anoia
Lloc/Adreça: Carretera BV - 2132 km 3.
Emplaçament Situat a l'inici de la BV- 2132, i que neix de la carretera BV-2131 a l'alçada de la Paperera Serra.
Alçada: 341

Coordenades:

Latitud: 41.52837
Longitud: 1.6026
UTM Est (X): 383419
UTM Nord (Y): 4598356

Classificació

Número de fitxa 08152 - 1
Àmbit: Patrimoni immoble
Tipologia Obra civil
Estil / època: Contemporani
Segle XX
Autoria de l'element: Diputació de Barcelona
Estat de conservació Bo
Notes de conservació: L'estructura del pont es troba en un bon estat de conservació. L'entorn però, presenta una vegetació abundant.
Protecció Inexistent
Accés Fàcil
Ús actual: Estructural
Titularitat Pública
Titular: Diputació de Barcelona
Autoria de la fitxa Jordi Seró Ferrer. IN SITU SCP
Data de registre de la fitxa: dl., 06/10/2014 - 02:00

Descripció

Pont construït sobre de la riera de Carme i que forma part de la carretera BV-2132, en el seu inici, direcció cap a Orpí.

Es tracta d'un pont d'uns 45 metres de llarg, 5 metres d'alçada i uns 5 metres d'amplada de pas.

Es tracta d'un pont de dos ulls, fet a base de blocs quadrangulars de pedra sorrenca vermella, formant un aparell regular de filades horitzontals, amb les juntes ressaltades amb ciment. Els ulls consten d'arcs rebaixats reforçats 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 un pilar central amb un esperó semicircular

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.

Observacions:

Es pot accedir a la part baixa del pont, per un camí que neix a la banda sud 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 kilómetros. 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 Carme, en 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 bóveda 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 quedando 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.

