



## Pont FFCC Sant Salvador

Gelida

### Ubicació

<b>Comarca:</b>	Alt Penedès
<b>Lloc/Adreça:</b>	Vial d'accés a Sant Salvador de la Calçada i al molí Nou (La Gelidense), i, per la seva proximitat, a l'estació i al molí Vell (can Guarro).
<b>Emplaçament</b>	Sobre el riu Anoia.
<b>Alçada:</b>	85 m

### Coordenades:

<b>Latitud:</b>	41.45034
<b>Longitud:</b>	1.86855
<b>UTM Est (X):</b>	405493
<b>UTM Nord (Y):</b>	4589369

### Classificació

<b>Número de fitxa</b>	08091 - 55
<b>Àmbit:</b>	Patrimoni immoble
<b>Tipologia</b>	Obra civil
<b>Estil / època:</b>	Contemporani
<b>Segle</b>	XIX - XX
<b>Any</b>	1865
<b>Autoria de l'element:</b>	Rodales de Catalunya
<b>Estat de conservació</b>	Bo
<b>Notes de conservació:</b>	Es troba en un bon estat de conservació.
<b>Protecció</b>	Inexistent
<b>Tipus de protecció:</b>	Inexistent
<b>Accés</b>	Fàcil
<b>Ús actual:</b>	Altres
<b>Titularitat</b>	Pública
<b>Titular:</b>	Generalitat de Catalunya. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

### Fitxes associades:

[Pont FFCC de les Cases Noves](#)

[Pont FFCC del Puig](#)

## Descripció

Si es pren la carretera que passa per l'entrada del polígon industrial de La Gelidense a pocs metres d'aquesta hi ha una mitjana, o illa de tràfic. Un cop allí ja es pot observar l'element. Segons l'estudi de Rosselló (2016) les principals dades patrimonials del pont se centren en les estructures conservades des de la seva construcció i dimensions. El pont és un tipus d'estructura de ferro principalment en estructura, pedra i formigó a les bases dels pilars. El pont té una llargada aproximada de 123 m amb una alçada de 85 m passa per sobre del riu Anoia i dona connexió entre l'Estació de Ferrocarril de Gelida i Sant Salvador de la Calçada, proporcionant una ruta vital per al transport de mercaderies i passatgers. La velocitat màxima per travessar el pont és de 140 km/h segons la senyalització física. Es troba a uns 300 m de distància de l'estació de Gelida.

Els materials constructius que s'observen són acer, pedra i maó, sent les pilastres les úniques parts que es conserven de l'estructura original. Està format per tres trams (ROSSELLÓ, 2016) d'acer amb perfil d'arc molt rebaixat. Dos d'aquests trams, situats als extrems, tenen una llum de 36,65 m, mentre que el tram central té una llum de 49,36 m.

L'estructura del pont inclou dos estreps i dues piles amb una forma allargada, consistent en un rectangle amb dos semicercles a les extremitats. Està construït amb pedra recoberta de maó massís vist, i utilitza carreus de pedra sorrenca de color vermellós en les bases, les cantoneres i els coronaments superiors.

### Observacions:

Està destinat a l'ús ferroviari i forma part de la línia R4 de Sant Vicenç de Calders a Manresa. Altres dades de la línia són que transporta 29 milions de passatgers per any. Hi ha una mitjana de 134.213 viatgers en dia laborable i circulen una mitjana de 162 trens cada dia laborable.

## Història

La història de la línia R4 de Manresa a Barcelona i Sant Vicenç de Calders es caracteritza per dues etapes distintes, dividides en les seccions de Manresa a Barcelona i de Barcelona a Sant Vicenç de Calders. Els primers passos d'aquesta ruta es remunten a l'any 1854, quan es va inaugurar el tram inicial del ferrocarril de Barcelona a Martorell, que sortia de l'estació original a la plaça de Catalunya i s'estenia fins a Molins de Rei. Posteriorment, va ser ampliat per arribar a l'estació provisional de Martorell el 1856 i finalment a l'estació definitiva el 1859, des d'on la línia es va expandir cap a Tarragona el 1865. La història de Gelida es vincula amb la inauguració de la línia entre Tarragona i Martorell el 15 d'abril de 1865, a càrrec de la Companyia del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona i França (TBF). L'any 1891, aquesta línia es va integrar a la companyia Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), mentre que el 1941 l'estació de Gelida va passar a formar part de RENFE. L'electrificació de la línia es va dur a terme el 1957. El 1986, la finalització de la doble via entre Martorell i Sant Vicenç de Calders va suposar la transformació de l'estació de Gelida en un simple baixador, adaptant-la a la configuració actual. Finalment, el 2005, l'estació de Gelida va passar a ser gestionada per ADIF.

Segons l'estudi del patrimoni ferroviari de Gelida de Rosselló (2016) l'arribada del ferrocarril a Gelida va tenir un impacte econòmic significatiu i va contribuir de manera decisiva al desenvolupament de l'estiueig.

Això es va veure reflectit en l'augment de la població, que va créixer de 1.823 habitants el 1860 a 2.156 el 1887.

La construcció de la línia ferroviària va incloure la creació de tres ponts sobre el riu Anoia, inicialment constituïts per trams rectes amb taulers de gelosia de ferro, reposant sobre pilars i bases de maçoneria. Amb el pas del temps, al llarg dels 150 anys des de la seva construcció, els taulers originals han estat reemplaçats, però els pilars originals romanen en bon estat. Aquesta longevitat es pot atribuir al fet que, durant la seva construcció, es van dissenyar els pilars amb la capacitat de suportar una ampliació futura a dues vies ferroviàries.

## **Bibliografia**

ALBET, Josep (1965). "Pont sobre el Riu Anoia". *Programa Festa Major 1965*. p. 17.

ROSSELLÓ, Joan (2016). "Els valors oblidats del patrimoni ferroviari i viari de Gelida". *Programa de Festa Major 2016*. pp. 33 - 42.

### **Enllaços d'interès:**

[Estació de Gelida](#)

[Línia R4](#)

[Programa Festa Major 2016](#)





