

El Pont de Ferro de la riera (1879-1959). L'ànima de l'arquitectura urbana desapareguda

Marina Garcia i Carbonell

Llicenciada en Història de l'Art

A finals del segle XIX la indústria metal·lúrgica catalana, seguint de prop els dissenys francesos, va assolir gran importància en l'arquitectura urbana i ferroviària. La creació d'estructures de ferro, sobretot per a la construcció de ponts, palanques i passeres, es va estendre arreu del nostre territori.

La col·locació del Pont de Ferro de la riera de Lloret va ser un esdeveniment clau per a la història de la nostra vila. Aquesta infraestructura va romandre gairebé immutable durant vuitanta anys (1879-1959), essent el testimoni d'un Lloret que anava canviant la seva fesomia per adaptar-se als nous temps. Enguany es compleixen 140 anys de la seva construcció i 60 anys de la seva desaparició.

Un portal d'entrada i un pont de fusta

La historiografia ha situat sovint l'origen del nucli costaner de Lloret, propiciat per la protecció i proximitat del castell de Sant Joan, a l'antic barri de les Tres Creus. Malgrat tot, a través de la documentació conservada, podem interpretar que el gruix significatiu d'edificacions es va situar a partir del segle XIII de manera més o menys organitzada al costat oposat de la riera. L'existència en el segle XIX d'un portal al carrer de Santa Cristina, aleshores força deteriorat, demostra que aquest sector va ser una de les principals vies d'entrada a la població. Aquest fet va implicar la instal·lació d'un pas que connectés ambdues bandes facilitant així l'accés a l'entrada principal de la vila en moments en que la riera baixava plena. Originàriament aquesta estructura deuria ser una passera de fusta rudimentària que es va anar perfeccionant com a conseqüència de les reiterades destrosses ocasionades per les riuades i els temporals. La inexistència d'una construcció destacable per travessar la riera es corrobora en la descripció cadastral que es fa de Lloret als inicis del segle XVIII on, entre d'altres característiques urbanístiques del municipi, s'especifica que els lloretencs en aquell moment no disposaven de cap pont.¹

La referència més llunyana que tenim de l'existència d'una passera en aquesta ubicació la trobem en un plànol cartogràfic de Lloret datat del 1772, conservat per la família Fàbregas-Orench. No és fins l'any 1873 que es produeix una licitació específica per a la construcció d'un pont de fusta. El projecte, dissenyat un any abans pel mestre d'obres Francisco de Asís Garcia,² proposava com a materials prin-



Vista de detall del Pont de Ferro.

Procedència: SAMLM – Fons Xifra-Beneito. Data: Ca. 1930. CID: 616..100_304.018.10. Autor: Ernest Xifra i Girbal.

cipals: pi de Flandes o del nord, roure i brides de ferro estanyat. Amb tot, les obres d'execució es van retardar més temps del normal doncs, segons les actes municipals, els possibles candidats a la licitació trobaven massa petita la partida pressupostada.³ No es té clar, però, si finalment aquest pont de fusta es va acabar construït tal com es projectava. Si fos així no va durar massa, doncs el maig del 1875 va ser arrossegat per les aigües provocant que se n'hagués de construir un altre de nou.⁴

El Pont de Ferro de la riera

L'any 1878 el consistori posà de manifest la necessitat de renovar el pont de fusta, que es trobava molt deteriorat, i de substituir-lo per un de nou fabricat amb ferro. Aquest tipus de construccions modernes i resistents, símbol del progrés de la indústria metal·lúrgica en l'arquitectura, ja s'havien emprat en d'altres poblacions catalanes de manera satisfactòria. Basades en diverses combinacions de bigues de ferro, permetien una certa rapidesa en la seva fabricació i muntatge fet que, lligat amb la puixança del món del ferrocarril a les nostres contrades, va propiciar que s'estenguessin arreu de manera sorprenent.⁵

No és fins al 1879 que s'encarrega a l'hisendat lloretenc Agustí Pujol i Conill⁶, membre del consistori i secretari de

Lloret de Mar. 1872. CID: 100.000.G770.300_030.001.005.

³ "Se hizo patente al Ayuntamiento que no habiéndose presentado licitadores a las subastas del puente de la riera de esta villa, a pesar del aumento del 12% sobre el presupuesto debía acordar lo que procedía en tal caso Resolviendo que se devuelva al Arquitecto para que lo reforme estableciendo unos precios que estén en consonancia con los que rigen en esta localidad toda vez que según informes privados de los industriales de esta villa resulta el actual presupuesto en una tercera parte bajo cuyo motivo no les es posible hacer proposiciones.". SAMLM – Fons Ajuntament de Lloret de Mar. Actes de l'Ajuntament de Lloret de Mar. 30 de març de 1873. CID: 100.000.A120.111_045.006.001.

⁴ "Y después de concederse al señor Maig la autorización necesaria para la construcción y colocación de un puente de madera sobre la Riera, en el mismo punto en que se hallaba el que recientemente ha sido arrastrado por las aguas, no habiendo otros asuntos de que tratar, el Sr. Presidente levantó la sesión". SAMLM – Fons Ajuntament de Lloret de Mar. Actes de l'Ajuntament de Lloret de Mar. 17 de juny de 1875. CID: 100.000.A120.111_045.006.003.

⁵ El 1877 a la ciutat de Girona es col·locava sobre el riu Onyar el cèlebre pont de les Peixateries Velles. En la licitació havien concorregut empreses catalanes com la Maquinista Terrestre i Marítima, però finalment fou construït per la Companyia de Gustave Eiffel de París.

⁶ Pujol va ser una personalitat destacada en el món empresarial. L'any 1873, amb només 22 anys, ja havia passat a ser la mà dreta de Francesc Gumà, director de la línia de ferrocarrils de Barcelona a Vilanova. Més tard, al costat del seu germà, va

¹ SAMLM – Fons Ajuntament de Lloret de Mar. *Respuestas fetas per lo comú y particulars de la vila y terme de Lloret, a ells fetas per lo Molt Ille. Señor Intendent Patiño*. 1716. CID: 100.001.0550_045.245.001

² SAMLM – Fons Ajuntament... *Proyecto de un puente de madera para la villa de*



La riera baixant plena. La primera noia de la dreta és Narcisa Vilanova i Carrera, originària de Tossa, que als anys 30 regentà, un cop casada, la primera llar d'infants de Lloret, al barri de Venècia.

Procedència: Maria Camps i Brugué. Data: Ca. 1910.

la Junta de Ferrocarrils de Barcelona a Vilanova, que cerqui diversos plànols de ponts de ferro per tal de poder-ne triar el que més s'adeqüi en preu i resistència. Els models proposats per Pujol encara avui són una incògnita doncs no han arribat fins als nostres dies⁷. Malgrat tot, sí que sabem que la construcció del pont es va dur a terme finalment als forns de la Herrería de Nuestra Señora del Remedio. Aquesta fàbrica de Poblenou, coneguda popularment amb el nom de les Forges de Can Girona, va esdevenir una de les principals indústries metal·lúrgiques de Catalunya. La seva producció es va centrar sobretot en materials pel món ferroviari que, des de mitjans del segle XIX, havia evolucionat de manera sorprenent a les nostres contrades. Així doncs no és gens estrany que Pujol, des de la seva posició política i laboral, tingués contacte amb els germans Girona, fet que molt possiblement va propiciar que la seva proposta fos la seleccionada. Malauradament els plànols originals del Pont de Ferro no han arribat fins als nostres dies. Allò que sí que es conserva és el projecte que l'arquitecte provincial Martí Sureda i Deulovol, al costat dels germans Fèlix i Josep Torres Mataró, va elaborar per dissenyar els graons de pedra on descansava l'estructura.⁸ Aquesta construcció, elaborada amb maons a sardinell i pedra de Girona, donava certa alçada al pont per resguardar-lo de les crescudes.⁹

dedicar-se a la indústria del suro, tot inaugurant la fàbrica Pujol & Cia al carrer del Carme. Fruit del seu èxit empresarial va manar construir la Casa Egípcia, dissenyada per l'arquitecte de l'Arc de Triomf de Barcelona, Josep Vilaseca i Casanovas, que va ser el seu domicili.

7 El consistori va proposar al mestre d'obres Joan Soliguer i Lluhi com a encarregat de fer el seguiment de les propostes de ponts en substitució de Fèlix Torres i Mataró, que en aquells moments es trobava fora del municipi. SAMLM – Fons Ajuntament de Lloret de Mar. Actes de l'Ajuntament de Lloret de Mar. 5 de setembre de 1878. CID: 100.000.A120.111_045.007.002.

8 SAMLM – Fons Ajuntament de Lloret de Mar. *Pressupost i plànols dels pilons del pont de la Riera de Lloret de Mar*. 1878. CID: 100.000.B140.110_030.045.218.

9 “Se acordó queda así consignado. Se hizo presente por el mismo señor Torres la necesidad de colocar piedra labrada encima la pila y parte de pavimento donde debe

En l'acta aixecada pel consistori el 20 de febrer del mateix any s'explica l'arribada del nou pont a Lloret procedent de Barcelona: “dicho señor presidente manifestó que debiendo llegar el puente de hierro que se construye para la riera en la Estación de Blanes, el día 28 del actual era necesario procurar su transporte á pie de obra por medio de carros y proponía que se subastase su conducción entre los carruajeros que están continuados en matrícula para concederlo al que lo hiciera más barato.”¹⁰.

El 28 de febrer de 1879 el pont, un cop arribat a l'estació de Blanes, va ser conduït amb les tartanes del Sr. Miquel Pla fins a peu d'obra per un import de 0'50 cèntims de pesseta cada 100 quilos. L'estructura mesurava 22,5 metres de llarg per 2'5 metres d'ample i l'alçada màxima dels barrots arribava als 2,90 metres. Aquesta operació urbanística formava part d'un projecte d'eixample impulsat pel mateix Sr. Pujol, a l'estil del Pla Cerdà de Barcelona, que mai va ser dut a terme en la seva integritat per la impossibilitat d'aplicar-lo a la realitat del municipi.¹¹

Un símbol i punt de trobada

Durant les primeres dècades del segle XX el pont no degué patir canvis significatius, perquè les actuacions que s'han pogut documentar es limiten bàsicament al seu manteniment, fet que demostra la solidesa de la construcció. L'any

asentarse el puente de hierro para mayor solidez y quedó acordado por unanimidad satisfaciendo su coste en el capítulo correspondiente si no basta de imprevistos”. SAMLM – Fons Ajuntament de Lloret de Mar. Actes de l'Ajuntament de Lloret de Mar. 20 de setembre de 1879. CID: 100.000.A120.111_045.007.003.

10 SAMLM – Fons Ajuntament de Lloret de Mar. Actes de l'Ajuntament de Lloret de Mar. Acta de 20 de febrer de 1879. CID: 100.000.A120.111_045.007.003.

11 SAMLM – Fons Ajuntament... *Plano geométrico de Lloret de Mar con el proyecto de alineación y prolongación de calles*. Plànol de planificació urbanística. Projecte d'eixample. Frederic Esteve i Muxach. Còpia de l'original de 1878. CID: 100.000.G211.310_088.015.001.

1897 es van col·locar dos fanals i una font de ferro colat en un dels costats del pont. Curiosament aquests elements de mobiliari urbà van perviure en el mateix lloc fins al moment en què el pont es va desmuntar.¹² Entre d'altres millores l'any 1903 es paga als industrials Miquel Metges i Narcís Paltré per repintar el pont i realitzar petits arranjaments de ferrer.

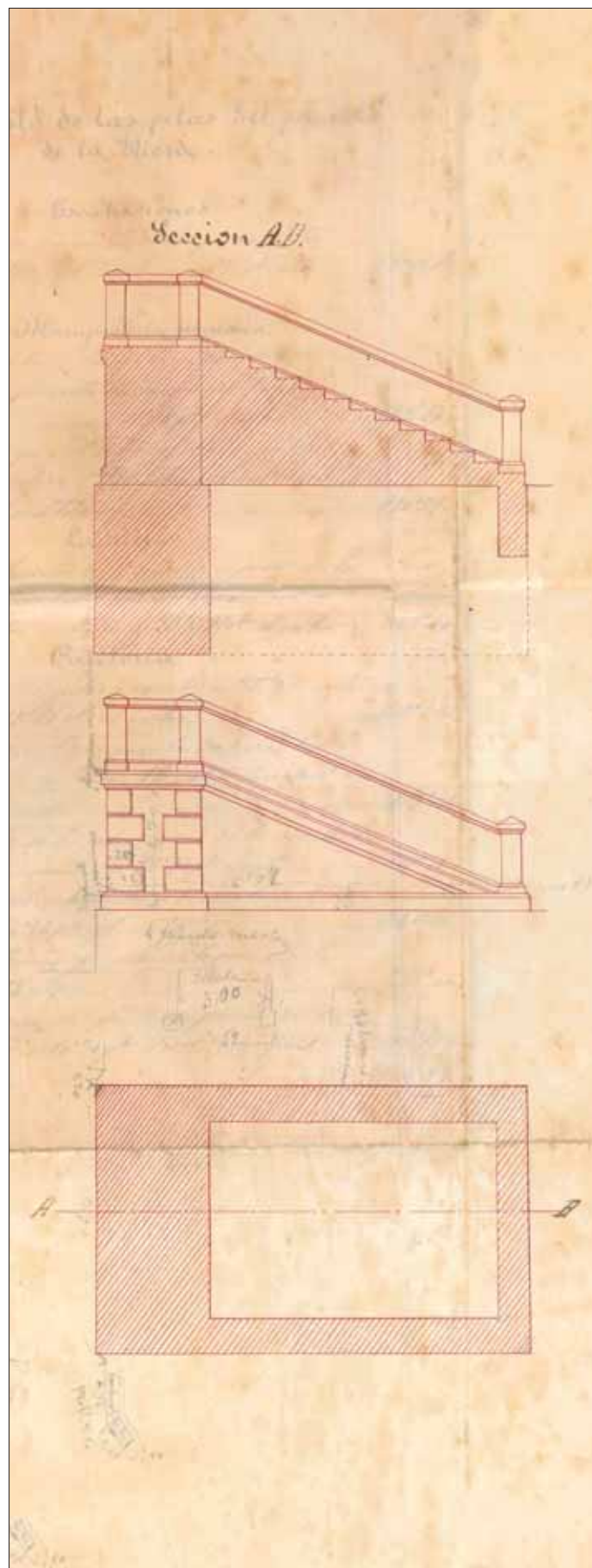
El Pont de Ferro es va mantenir immutable fins ben arribats els anys trenta convertint-se en tot un símbol del barri de la Riera. En són testimoni el gran nombre d'imatges que se'n conserven, tant al SAMLM com en col·leccions particulars, que ens permeten veure la seva evolució i les activitats que es duïen a terme a l'entorn de la riera: un camí improvisat per les tartanes quan baixava seca, safareig natural per anar-hi a rentar la bugada i lloc de jocs per als més menuts entre d'altres. En la memòria col·lectiva perduren les anècdotes d'un moment en que ser de "l'altra banda de la riera" era un tret diferenciador lloretenc.

Tampoc es lliurava de ser sovint protagonista a la premsa local: *"Algunos niños, cuyos padres se preocuparán poco de su porvenir, cuando permiten que jueguen sin cesar por nuestras calles, dedicándose á ejercicios gimnásticos, rompieron el pasado miércoles un grueso barrote de hierro del puente que tenemos sobre la riera. Convendría que los agentes de la autoridad ejercieran la debida vigilancia, no solo para evitar nuevos deterioros en el citado puente, si no para prevenir cualquier accidente que pueden sufrir en sus trabajos los traviesos y prematuros gimnastas"*.¹³

Millores en les vies d'accés

La riera sempre ha estat una de les entrades naturals a Lloret. És per aquest motiu que d'ençà dels primers decennis del segle XX es realitzen actuacions d'arranjament i ampliació dels vials. Tot i que el pla d'eixample proposat per Agustí Pujol no es va dur a terme, sí que es van incloure una sèrie de millores en els accessos principals que estaven relativament basades en aquest projecte. L'any 1908 es presentava una proposta d'alineació de la riera i dos anys més tard, el 1910, el govern espanyol procedeix a la construcció d'un pont de pedra que serviria per millorar la continuïtat de la carretera de d'Hostalric a Sant Feliu. El primer indicatiu destacable d'una millora en els accessos de la zona el trobem l'any 1925, moment en què s'acorda procedir a la confecció dels projectes necessaris per a l'eixamplament de l'anomenat Passeig de la Riera. Al setembre del mateix any l'Ajuntament aprova deixar per a més endavant el projecte d'eixamplament de dit passeig per no ser una actuació de caràcter urgent.

Vers la dècada de 1930 els esglaons on s'assentava el pont havien quedat obsolets i ja no tenien una funció pràctica. El nivell de les ribes havia pujat per l'acumulació de sediments provocats pel curs natural de les aigües i l'acció humana. Com a conseqüència d'aquest fet es produeixen una sèrie de millores urbanístiques que en canviaran la fesomia. L'any 1931 es desmunten els esglaons de pedra del Pont de Ferro amb l'objectiu d'eixamplar el camí que



Plànol dels pilons del pont de la riera de Lloret, projectat pels germans Fèlix i Josep Torres i Mataró.

Procedència: SAMLM – Fons Ajuntament de Lloret de Mar. CID: 100.000. B140.110_030.045.218. Data: 1878.

¹² El mateix model d'il·luminació havia estat emprat de manera coetània al passeig de mar però aquest va ser substituït amb el pas del temps.

¹³ *El Distrito Farnense*. 18-11-1894. P. 2.



Perspectiva general del Pont de Ferro, on s'hi poden veure els esglaons d'obra on descansava l'estructura.

Procedència: SAMLM – Fons Xifra-Beneito. Data: Ca. 1930. CID: 616..100_304.018.11. Autor: Ernest Xifra i Girbal.

voreja la riera i així facilitar l'accés als carruatges. Aquestes actuacions d'arranjament cercaven millorar els accessos a la nostra vila. És el moment en què s'urbanitza l'avinguda del 14 d'abril (actual avinguda Pau Casals) i es pretén igualar el trànsit en ambdues entrades de la vila. El 13 d'octubre de 1934 l'Obreria de Santa Cristina, mitjançant una carta de l'obrer major al consistori, sol·licita poder aprofitar els blocs de pedra amb els que estaven construïdes les escales del pont. El motiu d'aquesta carta era per poder arranjar els bancs que flanquegen l'entrada a l'ermita. Així, part dels elements constructius de les pilones, segons acta, van ser reaprofitats per a l'embelliment arquitectònic de l'ermita:

*“En ocasió de les reformes de la façana de l'ermita de Santa Cristina han d'arreglar-se els bancs que en dita façana es troben situats al costats de la porta principal i són d'aplicació en aquest treball, les pedres que havien servit de graons en el Pont de Ferro de la riera, per ço que ens permetem dirigir-nos a Vt. amb el prec de que es serveixi de fer arribar al plé d'aqueix consistori, nostre sol·licitud de que ens siguin venudes les pedres de referència.”*¹⁴

La venda del Pont de Ferro

Vers l'any 1950 l'Ajuntament comença a plantejar-se la retirada del Pont de Ferro i la construcció d'un nou pont de formigó que suporti el pes dels vehicles a motor. Aquesta serà una de les primeres fases d'un projecte de reordenació urbanística i canalització de la riera de Lloret que començaria de manera oficial l'any 1966.

El novembre de l'any 1958, per a complementar la informació sobre el pont, l'arquitecte municipal Francesc Portillo n'elabora un plànol a escala 1:50.¹⁵ Amb això podem veure que el consistori l'oferia com a element reutilitzable. El SAMLM conserva diversa correspondència relacionada amb la venda. A través dels documents podem veure les empreses que en van resultar interessades. La majoria de les cartes en sol·licitaven les característiques i intentaven ajustar-ne el preu final de compra. És significativa la resposta que el consistori envia a l'empresa Ibérica Comercial de Electricidad, en la qual es posa de manifest el següent: *“dicho puente no puede considerarse chatarra, sino un material reutilizable en el mismo estado que se encuentra en la actualidad”*.¹⁶

El pont va ser venut el 15 d'abril de 1959 a l'empresa de recuperació de metalls Francisco Alberich Hierros y Maquinaria S.A. per l'import de 36.350 pessetes. Com a anècdota hem de dir que l'estructura, un cop desmuntada, va romandre encara unes setmanes més al costat de la riera, a l'espera de ser recollida. Finalment, el 8 de maig de 1959, l'Ajuntament reclama al Sr. Francisco Alberich Vilalta, gerent de l'empresa, que procedeixin a retirar-lo, perquè presentava un destorb per a l'asfaltat dels vorals de la riera. Aquests seran els darrers dies del pont a la nostra vila. Són vuitanta anys de resistència d'un vell testimoni que va esdevenir símbol del barri de la Riera i de tota una època. ■

¹⁵ SAMLM – Fons Ajuntament... *Plano esquema del puente metálico para peatones sito en la riera de Lloret de Mar*, Francesc Portillo. 1958. CID: 100.000. B214.111_020.001.008.

¹⁶ SAMLM – Fons Ajuntament... Carta en resposta a la proposta de l'empresa Ibérica comercial de Electricidad, 14 de gener de 1959. CID: 100.000. B214.111_020.001.008.

¹⁴ SAMLM – Fons Ajuntament de Lloret de Mar. *Sol·licitud de l'Obreria per la compra de les pedres dels graons de l'antic pont de la Riera*. 13 d'octubre 1934. CID: 100.000.G312.320_067.577.042.