

SÍMBOL D'UNA ÈPOCA: EL PONT DE FERRO

75 aniversari de la seva inauguració 1918-1993

Per Artur Cot i Miró

És prou coneguda la influència de les vies de comunicació en l'economia i el desenvolupament dels pobles. Més que en la precisió metamàtica de coordenades de la cartografia moderna, cal cercar la representació d'aquest concepte en la xarxa heterogènea de figures i d'imatges dels vells mapes medievals: traginers, pelegrins, caravanes, mercadeig, rodamóns, tractants... rutes de la sal, de la seda, de l'or, de l'ambre, de l'argent, de l'ivori, de les espècies, del blat... vials, camins, itineraris. Pels congostos, per les valls i sempre present junt a la calçada el lloc "*que vocatur mercadal*", la fira amb el bronzir de traficants i mercaders, amb l'artesanía de basters i ferrers, amb l'ardidesa d'hostalers i tractants. Tot sovint vora riu, on el riu no és obstacle sinó gual, en la cruïlla dels camins, on es renuncia al tribalisme i esclata en plenitud la reunió, l'aplec bigarrat i la inquietud compartida, on hi ha una plaça oberta cara al riu que esdevé moll i port, protegida per un castell que percebia peatges i unes mercès reials que defensaven el marxant.

Vora riu la barca o el pont, la toponímia de la nostra terra reflecteix contínuament barques i ponts. Però al nostre Ebre, on les barques són antigues, immemorials, els ponts són moderns, molt moderns, molt nous, quasi sense història. Els romans -els grans enginyers de ponts- aquí no hi pogueren, la seva tècnica era impotent en terres de sedimentació al·luvial. Per vèncer l'obstacle s'havia d'arribar pràcticament als nostres dies. Únicament, com al Danubi, a Tortosa s'atreviren solament amb ponts de barques, una i mil vegades renovats fins a les acaballes del segle passat.

Circumstàncies prou conegudes han actualitzat el pont de Móra. El pont de Móra, en el decurs del present segle ha estat notícia freqüent.

Ha estat molt interessant la recollida documental referida al nostre pont: escrita, gràfica, artística, anecdòtica. Aquí volem reflectir una part curta històrica del vell pont de ferro que, malauradament, no envellí. Casualment el pont i el seu promotor acabaren els seus dies en les jornades ferotges de la guerra civil amb escassa diferència cronològica.

Fou promotor de l'obra del pont (una necessitat apremiant manifes-

tada l'any 1901 en la demanda de vint-i-tres poblacions) el senyor Joan Caballé i Goieneche, polític originari de Móra d'Ebre on havia estudiat en la seva infància a l'aula del clergat morenc, com Ferran i Clua i altres esperits inquiets. Caballé era probablement nét d'aquell Gabriel Caballé, sagristà, documentat el 1831 de casa "*l'Escolana*". Caballé va fer de la construcció del pont el nord de la seva activitat a les Corts, de tal manera que, entre els seus companys, s'identificava amb el "*diputado del puente*", ja que no hi havia intervenció seva on, d'una o d'altra manera, no recordés la peremptorietat d'aquella obra pública tan necessària per les nostres rodalies. El pont fou una divisa en el quefer del diputat, cavaller de noms i de fets. Caballé en el seu programa electoral, representant els interessos de la gent de la Ribera i la Terra Alta, incloïa bàsicament l'obra del pont, de la qual fou paladí -21 d'abril de 1907, 8 de maig de 1910 i 8 de març de 1914-, de tal manera que després d'aquests tres triomfs electorals es publicà un curiós tríptic acompanyat de la fotografia del diputat i el projecte del pont, la construcció del qual havia estat aprovada l'any 1910.

Dels antics ponts de barques que s'haurien muntat a Móra en el decurs del temps, especialment per raons militars, es recorda aquell que bastí el general Souchet durant la guerra de la Independència quan Móra esdevingué la caserna general dels francesos en el setge de Tortosa. El pont s'instal·là en aquella ocasió a l'indret de la barca, en aquell temps emplaçada a la plaça de Sant Roc o de l'Hospital. A l'altra part del riu, a les "*Sequines*", es construí un fortí protegint l'accés al pont; allí va tenir lloc un atac per part de l'exèrcit espanyol que amb tenacitat inquietava els invasors, atac descrit pel mateix Souchet a les seves "*Memories*". Al més fort del combat, esdevingut l'onze de juliol de 1810, el coronel Kliski amb noranta llancers acudí en ajut de les forces espanyoles comandades pel general O'Donnell hagueren de retrocedir perseguits pels francesos (T. 5, Cap. VI, pàg. 188).

El rei Ferran VII, l'any 1831, autoritzà als morencs a muntar un pont de barques semblant a l'antiquíssim de Tortosa. Per realitzar aquella obra els de Móra es dirigiren a la Reial Audiència demanant carregar-se un tribut sobre els fruits que es recollien al terme. (Ar. Cor. Aragó Rl. Auda. Rgtre. 1.430, fol. 377 v.)

Al llarg del segle XIX, durant les guerres dinàstiques, es parla d'altres ponts de llaguts sens massa precisió.

La construcció de la carretera de Tarragona a Alcolea del Pinar, duta a terme a mitjants del segle dinou, fou un dels motius que mentalitzà les nostres gents en la necessitat de construir un pont.

Un treball prou interessant publicat a "*Tarraco*" revista mensual de ciències, art i literatura que editava l' "*Ateneu de Tarragona*" del qual n'era



president el Sr. Caballé ens assabenta d'una colla de particularitats del vell pont de ferro. (Any II, n.º 9, agost 1910).

Constava que l'any 1863 s'havia encarregat a Josep A. Rebolledo, enginyer d'Obres Públiques de Tarragona, un projecte de pont del qual l'any 1910 solament en restaven uns fragments aïllats. L'any 1901 s'encarregà a l'enginyer Sr. Lluís Corsini un nou projecte de pont.

Amb data 23 de setembre de 1907 a les demandes del diputat Sr. Caballé, el Sr. González Besada, ministre de Foment, accedia aprovant un pressupost de 20.865 ptes., destinat a dur a terme un sondeig a l'indret on s'havia de projectar la construcció.

Fins aquell moment l'únic mitjà existent per a creuar el corrent del riu era la barca que funcionava, segons la normativa dels contractes medievals, de sol a sol, el mateix que regulava els antics portals de la vila. Això significava la manca de serveis nocturns. Per aquesta raó, el mes de novembre d'aquell any, l'Estat s'incautà de la barca per a dur a terme un servei continuat tant de dia com de nit.

L'interès del diputat de Móra continuava exigint al govern central, i així el vint-i-quatre de febrer la "*Jefatura Provincial de Obras Públicas*" enviava a Madrid el projecte del pont amb el resultat dels sondeigs duts a terme. Aquell mateix any, el 7 de març, es reunia el Consell d'Obres Públiques que disposà l'elaboració d'un nou projecte. Des d'aquell dia fins al vuit de juny de 1909, Caballé realitzava una campanya molt intensa a favor del

pont. En aquesta última data el ministre de Foment Sánchez Guerra ordenà, pel sistema de concurs, l'estudi de la construcció del pont de Móra. Aquest tràmit esdevingué prou ràpid i així el setze de juliol del mateix any s'anunciava a la "Gaceta" la Reial Ordre del concurs de Construcció. Per aquell temps l'activitat de Caballé i dels alts funcionaris dels ministeris fou extraordinària. Moltes empreses interessades en la construcció treballaven a ritme intens, i així a primers de febrer de 1910 es va celebrar el concurs d'adjudicació de l'obra al qual hi participaren "17 proyectos inmejorables, dignos todos del mayor encomio". Projectes i pressupostos, informes i tràmits ministerials amb el corresponent anecdotari van tenir lloc en tretze mesos.

Per Reial Ordre va ser adjudicada l'Obra a l'enginyer Sr. Lluís Gomendio de la casa de Madrid "J. Eugenio Ribera y Compañía, Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles".

La descripció del projecte diu: "... 5 tramos metálicos, rectos, continuos y simétricos, los tres centrales de sesenta metros y dos laterales de 48 metros; de tres pilas de sillería y mampostería carada en los paramentos, con tajamares semicirculares y taludes en ambos sentidos de 1/20. Los dos estribos son de materiales análogos a las pilas y con dos semipilas con iguales tajamares con detalle decorativo.

Longitud total del puente	276'00	metros
Id. del puente y avenidas	1.795'07	metros
Ancho del puente	7'50	metros
Presupuesto	1.126.479'59	pesetas

Plazo de ejecución 3 años; siendo de cuenta del Estado la expropiaciones de los terrenos.

El piso del puente será mixto de hormigón armado, e igualmente el forjado que sostendrá una capa de asfalto que es el pavimento... pues con el asfalto no hay recargos de firme y se evitarán en el Puente los choques y fuertes vibraciones a que da lugar el afirmado".

El procés bàsic i més complicat de l'obra i pel qual tothom s'interessà des dels tècnics als més ignorants, fou bastir les pilastres; resultaren de tanta eficàcia que els seus fonaments foren aprofitats en bastir el pont actual. Les fotografies del període constructiu les mostren altives al bell mig del riu. La descripció coetània diu d'elles: "Los cimientos para las pilas se ejecutarán por el método indio, siempre que sea posible. Para prevenir el caso de que no fuera realizable esto, las cámaras de trabajo se dispondrán de modo que pueda aplicarse a su parte superior la esclusa de aire comprimido".

Molt comentada fou l'estructura del pont, ja que la seva línia estètica no era afavorida. En la descripció es fa palesa la justificació: "...que por las dificultades de carácter técnico que las frecuentes y extraordinarias avenidas del Ebro ofrecen allí se haya tenido que descartar la solución del puente de hormigón armado. Porque dada la reputación mundial de la casa Ribera, que ha obtenido los

primeros puestos en lucha con las más reputadas casas extranjeras, es indudable que el puente de Mora de Ebro, dentro del procedimiento moderno que emplea en sus construcciones, nada habría desmerecido de aquellas bellísimas obras... todas de hormigón y cemento armado que honran a la industria nacional y son una revelación elocuente del grado de perfeccionamiento y adelanto que con aplicación de los modernos procedimientos ingenieriles y arquitectónicos, ha alcanzado la casa Ribera".

Un dels detalls que més recorden els nostres grans era la construcció d'aquelles grans tramades de ferro que s'armaven fora del riu. Allí soldadors i tècnics enmig de llampeguejar de l'autògena i una cascada de llumins, de cargols gegantins i adients femelles desmesurades, d'estris fins aleshores desconeguts al nostre poble, de màquines estranyes, de politges i torns, d'aparells sofisticats, anaven donant cos a aquella sorprenent obra que lentament s'anava dipositant sobre les sòlides pilastres i atansant cada vegada més les dues ribes de l'Ebre. Curiosos i badocs, desenfeinats i tafaners seguien intriguats per l'obra nova.

L'obra del pont mou la gratitud dels veïns de Móra la Nova i Móra d'Ebre que retolen amb el nom de Caballé dues places: la del "Pou" i la de "l'Era" respectivament. Les dues viles, mancomunadament, fan palesa la seva reconeixença obsequiant al ministre de Foment, amb un tapís que reproduï *"La Il·lustració Catalana"* (14-I-1912).

Però l'obra del pont era seriosa i tardà molt en enllestir-se. Mentrestant Europa s'entristeix amb la tragèdia de la primera gran guerra. Com que les desgràcies mai no vénen soles, l'any 18 restarà al record popular com l'any de la grip, prou terrible a les nostres terres. El dia 25 d'octubre segons *"Las Circunstancias"*, diari de Reus, els afectats a Miravet eren 150, a Móra 209 i a Ginestar 650. Dies d'angoixa. Aquell any no es va celebrar la fira ramadera de Móra la Nova.

El pont, del qual ja es feia un ús més o menys autoritzat, era acabat. El dia 31 de juliol de l'any 1918 llegim a *"Foment"*: *"Amb objecte de procedir a la recepció del pont sobre l'Ebre a Móra ahir sortiren per a dit punt el jefe d'Obres Públiques, senyor Cabestany i l'enginyer senyor Alonso Soriano"*. Posteriorment, al mateix diari, amb data 17-VIII-1918: *"Per la Direcció General d'Obres Públiques ha estat aprovada l'acta de les proves de resistència del pont sobre l'Ebre a Móra, construït per la Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona"*.

El terraplè tardaria molt de temps a estar definitivament ultimat. El *"Diario de Reus"* (31-VII-1920) parla de la *"...recepción definitiva de las avenidas del puente del Estado sobre el Ebro en Mora"* i el 3 de setembre torna a referir-se a l'obra amb motiu de l'expropiació de terrenys a les hortes de les *"Sequines"*.

L'obra del pont facilità les comunicacions, així el 1921 Salvador Hernández Valls, de Móra, sol·licitava la concessió de la línia d'autobussos

entre Calaceit i Móra. Comença a formar-se, molt discretament, el parc automobilista de la vila amb 6 vehicles l'any 1925. Funcionen els primers taxis. A Reus s'anuncien com a atracció turística viatges fins a Móra que continuen amb llagut cap a Tortosa sobre el mirall del riu.

El pont va marcar tremendament la Móra de primers de segle. La producció fotogràfica fou aclaparadora. De cap obra del passat de Móra hi ha tants testimoniatges gràfics, la seva influència transcendí fins i tot a una colla de símbols locals com es pot comprovar per les seves reproduccions.

El pont significà la fi d'una època, la barca antiga amb la seva càrrega històrica restaria en el record. Un amic de Caballé, el diputat provincial Anguera i Bassedes, ho expressava poèticament:

"Ja, per fi, l'orgull altívol del riu Ebre'l magestuós
tindrà d'acotxar el front pel mig de les dues Mores,
y abdues viles gentils, com si no més una'n fos,
a l'impuls d'un sol anhel, qui les mou encisadores,
creuarán llurs mans amigues pel damunt d'aquell colós.

Ja la barca -pobra barca!- no será més la captiva
qui, ab esguard d'enamorada, vers son si atregui a la gent
y, en l'afront de sa impotencia, la qui fou un temps altiva
romandrá en tristesa folla, capficada y pensativa,
fins que la corqui y pudreixi ab son reséch l'anyorament.

