

Els ponts antics de Mollet del Vallès

Joan Ventura Maynou*

Resum

Un element totalment necessari quan parlem dels rius és el pont, del qual ens en servim, com és obvi, per poder travessar aquests “obstacles naturals” però alhora imprescindibles i enormement beneficiosos. En el nostre municipi tenim historiatos ponts i passeres des de la segona meitat del segle XIX. En aquest article entendrem per ponts antics tots aquells construïts abans de la dècada de 1940.

Paraules clau: pont, passera, estructura d’obra, estructura de ferro, Besòs, torrent Caganell, riera Seca, Mollet del Vallès

Introducció

Els rius, com la vida, neixen, caminen i moren. Els rius catalans —a excepció de l’Ebre— són petits i modestos, però tot i així, més enllà dels aspectes ambientals, també fan la seva feina: la de regar els camps, donar aigua per beure... i guardar-se sempre un roc a la faixa, per fer una reserva d’aigua en pantans i preses per a un cas de necessitat. Com deia Mn. Cinto Verdaguer, “els nostres rius són com un raig de porró, però ens basten”.

En un país com el nostre, on els terrenys plans són l’excepció i l’orografia suposa un obstacle, els rius ens uneixen, perquè porten en comú el mis-

satge de l’aigua, donen vida i ajuden que els pobles es relacionin a l’acostar poblacions i costums. A la Mediterrània —on els cabals són molt limitats o fins i tot nuls durant llargs períodes— els torrents i les rieres tenien una altra funció pràctica, ja que s’utilitzaven com a camins de circulació de carros de trabuc o d’escala. Eren camins transitables, perquè la llera estava normalment en condicions de ser utilitzada ja que estava constituïda per sorra o còdols i donaven la duresa adequada per al pas d’aquests carruatges. Alhora, el seu traçat era l’idoni per comunicar zones d’una manera més directa, sense haver de passar per camins que es distribuïen amb altres criteris, de propietat histò-

173

Figura 1. Carro agrícola pel torrent Caganell (davant de la farmàcia). Foto: M. Marinell

* Arquitecte Tècnic. francescaorga@telefonica.net





Figura 2. Torrent Caganell per davant del Regino i primer edifici de la Farmàcia. Foto: M. Moretó

174

rica, de termes municipals, o d'altres raons. Els rius, al no seguir aquestes normes, es feien més aptes per al trànsit. Aquesta circulació va anant minvant a mesura que milloraven els camins i les carreteres i s'anaven construint passeres o ponts a les seves lleres.

Existeix una fotografia molt interessant de Mollet, probablement de la dècada de 1900, on es veu un carro d'escala ja carregat, venint del camp i passant amb tota normalitat pel bell mig del torrent Caganell a l'alçada del carrer de Barcelona. Al peu de la fotografia es llegeix: "Alrededores de Mollet" (vegeu figura 1).

Per salvar la dificultat de travessar els petits cursos d'aigua, la millor fórmula, si no hi havia un pont, era

col·locar una passera o palanca, és a dir, una estructura de poca amplada —generalment no superior a 1 m—, de ferro o fusta, amb el terra sempre de fusta i evidentment només apte per a vianants i bicicletes. Si no hi havia res, s'havia de creuar a gual. Amb el pas del temps i allà on les necessitats així ho requerien, els guals i les passeres van esdevenir ponts.

1. El pont del ferrocarril de Santa Rosa

L'11 d'abril de 1886 s'inaugura el tram ferroviari que unirà les estacions de Sant Martí de Provençals (Barcelona) i Llerona (les Franqueses del Vallès) i d'aquesta manera es completarà el traçat ferroviari de la línia de Sant Joan de les Abadesses¹. L'any 1987, la

¹ El ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses es va començar a projectar el 1844 però el primer tram, de Barcelona a Granollers Centre, no s'inaugurarà fins el 1854. Després de diverses vicissituds, aquest tram canviarà de titularitat i també de recorregut, ja que finalment continuarà cap a Girona. Anys després es reprendran les obres del ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses. El 1876 s'inaugura el tram de Llerona a Vic i, el 1880, el ferrocarril arribarà a Sant Joan de les Abadesses. La línia estava completada però els combois havien de pagar un cànon per circular entre Barcelona i Granollers Centre, per això es decideix construir el tram entre Sant Martí de Provençals i Llerona.



Figura 3. Pont de Santa Rosa per sota la via del tren de Barcelona-Puigcerdà, 1950. Foto: J. Ventura

línia és absorbida per la Companyia dels Camins de Ferro del Nord d'Espanya i per això serà coneguda com la línia del Nord. Anys després, la línia continuarà fins a Puigcerdà (1922) i la Tor de Querol (1929).

A Mollet, les obres d'aquest tram ferroviari comencen el maig de 1884² i comportaran la construcció de quatre ponts: el de Santa Rosa, el del torrent Caganell, el del Cementiri i el de la riera Seca.

El pont de Santa Rosa permetia el pas del ferrocarril per sobre del camí que anava a aquest indret. Avui s'ha convertit en un pas de vianants, que enllaça el carrer de Fèlix Ferran amb el carrer de Palau-solità i Plegamans. Al costat s'ha construït un pont nou, d'amplitud per a dos vehicles i voreres a cada costat.

El pont antic és amb volta de mig

punt, obra de fàbrica de pedra carejada per les quatre cares, amb murs laterals de suport de 40 cm, els caps de la volta de pedra de 40 cm i la volta interior de totxo massís de 30 cm. L'amplada és de 3 m, apta només per passar-hi un carro; la llargada és de 5,50 m, amb una alçada al punt mig de l'arc de 4 m. Els murs laterals continuen sent de carreus amb el mateix perfil dels talussos laterals. El conjunt és d'una perfecció de construcció admirable.

2. El pont del ferrocarril del torrent Caganell

El pont permetia el creuament de la línia del Nord per sobre del torrent Caganell. Amb el cobriment del torrent, el pont ha esdevingut l'enllaç, per a vianants, entre la rambla Nova i la rambla de la Unió. Aquest pont té la mateixa configuració arquitectònica que l'anterior i també està executat amb la perfecció constructiva que sempre es feia en aquesta època. El que realment canvia és l'amplada del pont, que és de 5 m. L'alçada és també de 4 m i les mesures de les parets, murs i gruix de la volta són semblants.

3. El pont del ferrocarril del Cementiri

El pont permetia el pas elevat de l'antic camí que anava al cementiri i a Palaudàries per sobre de la línia del Nord. El pont antic fou substituït per l'actual, que enllaça el carrer de Palaudàries amb l'avinguda del Parc.

El pont desaparegut era de mig punt, d'una construcció anàloga als anteriors, però amb una longitud total de 10 m per tal de poder absorbir els talussos laterals. L'amplada era per a dos carros, sense voreres, amb unes

² Segons cròniques de Vicenç Plantada publicades a *La Renaixença* el 17 de maig de 1884 i el 18 de gener 1885. PÉREZ (1997)

baranes de totxo massís de 45 cm, d'una alçada de 90 cm. Aquesta barana era idònia per passar d'un extrem a l'altre en bicicleta, ja que segons testimonis de l'època el joves hi passaven per demostrar la seva valentia.

4. El pont del ferrocarril de la riera Seca

El pont permetia el pas de la línia del Nord per sobre de la riera Seca. Avui, el cobriment d'un petit tram de la riera permet el pas de vianants i vehicles al llarg de l'avinguda de Lourdes. Al costat s'ha construït un pont nou per a ús exclusiu de vehicles.

El pont antic, tot i mantenir els aspectes genèrics de servei, té unes característiques que el fan una mica diferent. En primer lloc, la volta de canó seguit ha estat reparada, amb un suport de formigó armat per sota, com si l'original tingués algun problema de construcció. L'alçada és de 3,80 m i la llargada de 9,70 m, superior als altres, que eren de 5,50 m, potser com a preparació per a l'estació de l'eixample de Parets així com la doble amplada de via en un petit tram.

176



Figura 4. Pont de Plana Lledó. Foto: J. Ventura

També les boques, com a ornamentació, tenen acoblades unes motllures d'estil modernista, per tal de donar-li una imatge diferent. Les parets de suport i els talussos són d'igual textura que els altres dos ponts.

5. El pont del ferrocarril del Calderí

El pont permetia el pas del Calderí —el ferrocarril de via estreta que unia Mollet amb Caldes de Montbui— per sobre de l'antic camí Ral.

Les obres d'infraestructura les va iniciar l'any 1873 l'empresa constructora de Barcelona Cecilio Oriol y Compañía, i és possible que aquest mateix any o el següent comencessin fent els ponts que necessitaven per a tot el trajecte del tren. Per tant, podríem considerar que entre 1873 i 1874 ja estava fet el pont, ja que és el primer element de la infraestructura que es necessita.

És un pont relativament petit, comparat amb els altres ponts ferroviaris, però que permet el trànsit de carros però no l'encreuament. És de mig punt amb una amplada de 3m i



Figura 5. Pont de Lourdes. Foto: J. Ventura

una alçada de 4 m. Les parets són de carreu sense carejar, excepte una cara de 35cm de gruix; la volta és de 30 cm de gruix de totxo massís. Té una llargada de 8 m, de parets de carreu com l'anterior. Tot ell està perfectament conservat.



Figura 6. Pont del Calderí. Foto: J. Ventura

6. La primera passera del torrent Caganell

El creixement demogràfic de Mollet, durant la segona meitat del segle XIX i sobretot les primeres dècades del XX, va comportar la necessitat de creuar, cada vegada amb més assiduitat, el torrent Caganell. Molt de mica en mica, es van anar ocupant els terrenys agrícoles que hi havia entre el nucli urbà i el Besòs, sobretot la zona que després esdevindrà el barri de l'Estació de França. A més a més, també calia creuar el torrent per accedir primer a les estacions de ferrocarril i més tard també a les indústries que s'hi van anar instal·lant.

El 1882, per tal de donar facilitat a la gent que des de l'estació de França venia al poble, es van recollir fons voluntaris per construir el que seria la primera passera de vianants sobre el torrent Caganell. Entre l'empresa del ferrocarril i alguns veïns es van recollir els diners necessaris que van permetre la construcció d'una passera d'obra a l'alçada d'on després estaria l'Ateneu. Anys més tard

177



Figura 7. Pont de l'any 1908. Foto: família Pujol Fonolleda. Col·lecció: T. Amores



178

Figura 8. Pont de la Mandra, vist des de l'oest. 1911. Foto: Arxiu Històric Municipal de Mollet del Vallès . L'Abans



Figura 9. Pont de la Mandra, vist des de l'est. Foto: família Ribas i Camp

sabem que el pont estava força deteriorat, perquè el 9 d'abril del 1911 es presenta una sol·licitud a l'Ajuntament, signada per la Sra. Blasa Serra i d'altres veïns del carrer Barcelona, que demanen la reparació d'aquesta passera ja que el seu estat és una mica ruïnós i perjudica els veïns tant d'un costat com de l'altra part del torrent. L'Ajuntament contesta que estudiarà el tema, però que ja tenia un avant-projecte per construir un nou pont al costat d'aquest. Aquest nou pont serà el conegut pont de la Mandra.

7. El pont de la Mandra

És, sens dubte, el pont més famós de Mollet, també el més estimat en la memòria, pel simbolisme que representa de fer-hi les parades dels vianants, de descans, de donar-se les notícies del dia, de les inevitables xafarderies de la gent, de comentar les anyades, les collites, també un tomb per la política local...

L'any 1910, l'Ajuntament deci-

deix fer un projecte per construir un pont nou que permeti el pas de vehicles i persones. L'economia de la Casa de la Vila era bastant precària, i per això es començà per comprar tots els materials que entraven en la construcció: sis pilars de ferro, per al centre, sis bigues de ferro de suport per al forjat del pis, totxos massissos i fins i tot sacs de portland. Finalment, la subhasta es va adjudicar, al constructor de Mollet Miquel Rosés, el 8 de juliol de 1911.

El pont enllaçava el carrer de Barcelona amb l'avinguda de la Llibertat i el carrer de Berenguer III. Disposava d'una vorera a cada costat d'1 m i una calçada central de 4,20 m de formigó apta per al pas de dos carros en diferent sentit. Hi havia baranes metàl·liques de protecció, però també de recolzament, pel qui estaven cansats. En fi, una bona obra i una obra bona!

La construcció del pont facilitarà el procés de descongestió del nucli de la població –oprimit al voltant de la

179



Figura 10. Carrer de Barcelona vist des de la plaça de Catalunya. Any 1920. Foto: L. Rolsín

sagrera— i la seva expansió pel marge dret del torrent Caganell. S'urbanitzarà la plaça de Catalunya i es construirà una font nova, la font de la plaça de Catalunya, que substituirà l'antiga font del Pillo. S'obrirà el carrer de Balmes, al marge esquerre del torrent, on s'hi va edificar l'Ateneu. Al final d'aquest carrer s'hi construirà l'escorxador municipal i un dels safarejos públics. Es canalitzarà el torrent, amb murs de pedra, des de la carretera fins al col·legi de les Monges. I ja al marge dret del torrent s'iniciarà el procés d'urbanització de l'inici de l'avinguda de la Llibertat, on s'hi construirà el Tabaran, i del carrer de Berenguer III, que serà l'embrió del creixement del barri de l'Estació de França. Per fer front a aquestes inversions, l'Ajuntament farà un emprèstic municipal per un import de 60.000 ptes., amb làmines de 250 ptes. cadascuna, amb un interès del 5 %.

180

A més a més, al voltant del pont de la Mandra també hi havia els llocs de trobada i cultura del poble: el cor de Clavé; l'Ateneu, inaugurat el 1902, amb activitats de teatre, cine mut, cafè per als homes, ball; el Tabaran, inaugurat el 1919, on s'hi feien activitats semblants. Tot es comentava: les festes assenyalades —bastants—; les vacances —cap dia—; els canvis de rector de la Parròquia, les processons, la col·locació del rellotge del campanar —per fi el 1910—, i malauradament les malalties familiars i les defuncions. Tot es comentava.

8. Les passeres de ferro de l'Ateneu i les Monges

El trànsit i el moviment de les persones per travessar el torrent Caganell estava mínimament resolt pel pont de la Mandra però hi havia dos punts en què es feia bastant necessà-



Figura 11. En primer terme, estrada de fusta per a actes a la plaça de Catalunya. En segon terme, pont de ferro de l'Ateneu, i al final, pont de ferro de Lestonnac. Foto: família Ribas i Camp

ria la construcció d'una passera. Un d'aquests punts era davant de l'Ateneu i, l'altre, davant del col·legi de religioses de Lestonnac, conegut popularment com les Monges. L'Ajuntament va estudiar la qüestió i va decidir col·locar en aquests dos punts una passera per a vianants.

L'estructura de les passeres era metàl·lica —de ferro—, el terra de fusta de melis, les baranes també de ferro, de protecció a cada costat, amb ancoratge sòlid al començament, que es faria amb un petit muret, ja que al tor-



Figura 12. Tercer pont de ferro entre Can Rebull i l'avinguda de Jaume I. 1923. Foto: família Galobardes Molins

rent només hi havia els marges a cada costat. Les mesures eren 1 m d'amplada i 7 m de llargada aproximadament.

En subhasta entre els constructors de Mollet, es va adjudicar a Miquel Rosés, que executaria l'obra civil pel seu compte, i la construcció metàl·lica de les dues passeres a l'empresa Coll i Casals de Barcelona. El pagament es va fer amb làmines de l'emprèstit municipal de 250 ptes. cada unitat.

9. La passera de ferro de la Carretera

L'antiga carretera, en el transcurs del seu pas per la població –avui les avingudes de Burgos, Jaume I i Antoni Gaudí–, travessava el torrent Caganell a gual³. Els vianants que anaven per la vorera també l'havien de creuar de la mateixa manera. Per evitar aquest inconvenient es va col·locar una passera de ferro –igual que les de l'Ateneu i

les Monges–, en la vorera meridional, és a dir, la que unia Cal Mitjà –avui Cal Rebull– amb l'Acadèmia Mollet. Aquesta passera es va construir, segurament, cap al 1915.

10. La passera d'obra de la carretera

És evident que la passera que comentàvem anteriorment va ser una solució ràpida i de no massa cost, però continuava sent incòmoda per als vianants, ja que venien d'una vorera de 3 m, tant per l'avinguda de Burgos com de Jaume I, i passaven a una d'una amplada d'1 m.

L'Ajuntament, l'any 1933, es decideix a fer un projecte i construir una passera de la mateixa amplada que la vorera. Es va aprovar l'1 de setembre de 1933, segons projecte de l'arquitecte municipal Manel Casas Lamolla, amb una amplada de 4,5 m.

³ El pont per a vehicles sembla que no es va construir fins el 1923, el primer any de la dictadura de Primo de Rivera.



182 Figura 13. Passera d'obra a la carretera. 1930. Foto: família Galobardes i Molins

11. El trasllat de les passeres de ferro

L'any 1941, amb l'inici del cobriment del torrent Caganell (rambla de Fiveller i part de la de Balmes), es recol·loquen les passeres de ferro de l'Ateneu, les Monges i la carretera. Una s'ubica en el mateix torrent Caganell, a l'encreuament del carrer d'Antònia Canet, ja que aigües amunt no hi havia cap altre pas fins a l'alçada dels carrers de Saragossa i Aureli Maria Escarré. Les altres dues es col·loquen a la riera Seca, una enfront del carrer Roger de Llúria —a l'alçada de la plaça de Sant Vicenç—, i l'altra, a l'alçada del carrer d'Hipòlit Lázaro. Anys després, també es cobriran aquest cursos fluvials i les passeres desapareixeran.

12. La passera de ferro del carrer de Gaietà Ventalló

Les tres passeres de ferro del torrent Caganell —l'Ateneu, les Monges

i la carretera— les va construir l'empresa Coll i Casals, un taller de caldereria ubicat al carrer de Pujades, de Barcelona, al barri de Sant Martí. Un del propietaris d'aquesta empresa era Francesc Coll Saladrigues, que vivia a Mollet del Vallès, al carrer de Gaietà Ventalló, 44. En Francesc Coll construï una quarta passera, idèntica a les del torrent Caganell però de proporcions més petites, que situà al pati posterior de casa seva. La passera facilitava el pas des de la galeria de casa a un petit terrat, on estenien la roba.

A l'enderrocar la casa per fer-hi bloc de pisos, la família va cedir la passera a l'Ajuntament. Durant anys va restar oblidada i coberta d'esbarzers al viver municipal. L'any 2015, el CEM i l'Ajuntament la van redescobrir i recuperar per a l'exposició *L'aigua a Mollet*, que es va poder veure a La Marineta durant els mesos de setem-



Figura 14. Pont de ferro a la travessia del torrent Caganell a l'altura del carrer d'Antònia Canet. Fons: Arxiu Històric Municipal de Mollet del Vallès

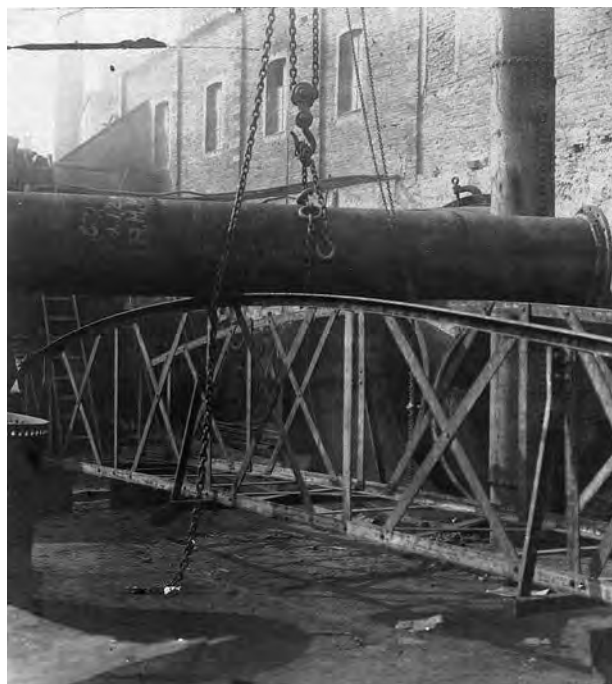


Figura 15. Construcció d'un dels ponts de ferro en el taller de Coll-Casals al barri de Sant Martí del Clot a Barcelona. Foto: F. Coll Saladrigas



Figura 16. Un pont de ferro recuperat. Foto: J. Ventura

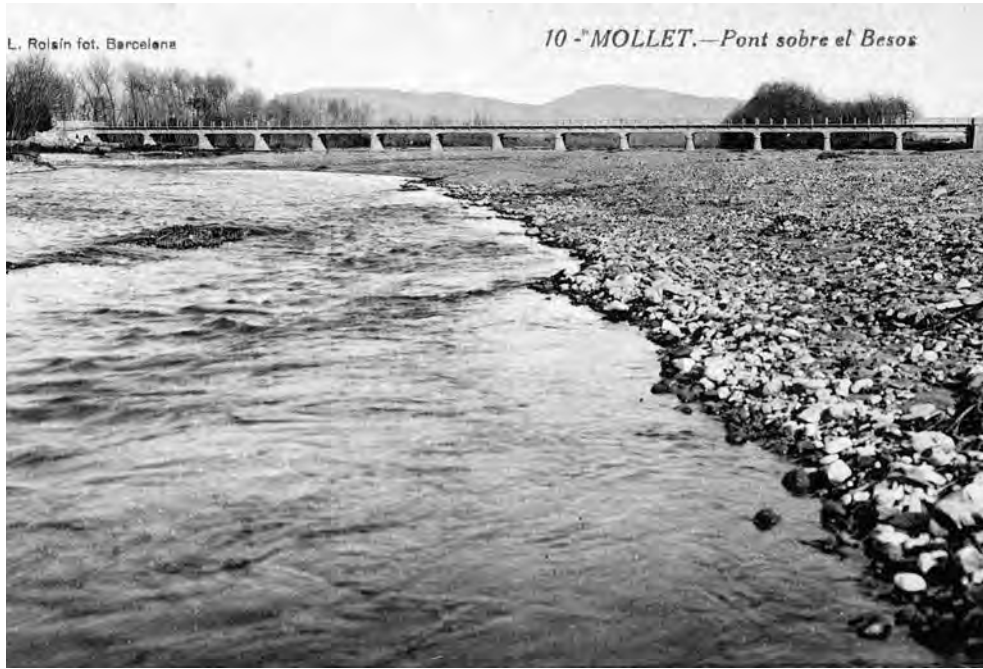


Figura 17. Pont antic del Besòs aigües amunt. 1920. Foto: L. Rolsin

184



Figura 18. Actual passera del Besòs. Foto: J. Ventura

bre i octubre. Aquesta és l'única de les antigues passeres de ferro que s'ha preservat i per això el Ple de l'Ajuntament, en sessió de 5 d'octubre de 2015, va acordar restaurar-la i exhibir-la, de manera permanent, en un espai públic de la ciutat.

13. El pont de Can Prat

És el darrer pont que creua el torrent Caganell, abans de l'aiguabarreig amb el Besòs, que està a només 150 m. Comunica el carrer de la Indústria amb l'avinguda de Can Prat. El pont actual, construït a la dècada de 1980, té 15 m d'amplada, 14 m de llargada, un sol ull i registres laterals per a les clavegueres que vénen de la població.

De la construcció del primer pont en sabem ben poca cosa. L'any 1923, el propietari de l'hostal de Can Prat fa una donació de 25.000 ptes. per construir un pont sobre el torrent Caganell que faciliti l'accés a la seva finca des de l'Estació de França i la Pelleria. No sabem si es va construir amb més o menys rapidesa, però sí que es va executar un pont de dos ulls amb solera de bigues de ferro. El 20 de setembre de 1971, el pont es va esfondrar, a causa d'una forta avinguda.

Bibliografia

BOFARULL, M. (2002). Origen dels noms geogràfics de Catalunya. Pobles, rius, muntanyes... Cossetània Edicions, Col·lecció El Tinter, 35. 203 p. Valls.

CAMPS de, J. (1976). El ter. Ed. Destino. 348 p. Barcelona.

CARRERAS, C. (Coord.) (1992). Els rius i la

14. El pont del Besòs

El pont antic del Besòs⁴, construït el 1918, tenia 15 ulls, 150 m de llarg i estava situat on ara hi ha l'actual passera de vianants. Abans de la seva construcció, els vehicles havien de creuar a gual i, les persones, per una passera de taulons de fusta amb baranes de ferro. Hi havia una persona que es cuidava del seu manteniment i cobrava una petita quantitat per passar.

Diferents factors⁵ van contribuir que el pont no resistís l'avinguda del Besòs del 15 d'octubre de 1965. El pont va quedar temporalment intransitable. Mig any més tard —el 12 d'abril de 1966—, després d'una reforma, el pont torna a estar operatiu. La construcció de l'autopista C-33 (Barcelona, Girona, França) obligarà a enderrocar una part del pont antic i a construir-ne un de nou que superés, a més alçada, la línia de ferrocarril i l'autopista. L'1 de setembre de 1969 s'inaugurà el pont nou del Besòs i, el vell, malgrat la part enderrocada, continuava donant pas a vianants i ciclistes. Finalment, l'avinguda del 21 de setembre de 1971 s'endugué una columna del pont vell, l'estructura va cedir i el pont queda inutilitzat de manera definitiva.

vegetació In: Geografia General dels Països Catalans, volum II. Enciclopèdia Catalana. 370 p. Barcelona.

CORBALÁN, J. (1995). Mollet del Vallès i "el Calderí". Notes, 9: 99-110. Mollet del Vallès.

GARCIA, R. (1984). Historia del Ferrocarril de Mollet a Caldes de Montbui. Ajuntament de Caldes de Montbui. 109 p. Caldes de Montbui.

⁴ Per a més informació sobre aquest pont i les passeres que el van precedir podeu veure els articles de M. Àngels Suárez —"Aiguats, nevades bufaruts i calamarsades històriques a Mollet del Vallès"— i Montserrat Pocurull —"L'aigua en la toponímia molletana"—, en aquest mateix volum de Notes.

⁵ Les tècniques constructives del moment, l'extracció d'àrids de la llera i l'afebliment de l'estructura a causa de l'avinguda del 25 de setembre de 1962.

- MARISTANY, A. (1998). Els ponts de pedra de Catalunya. Generalitat de Catalunya, Col·lecció Som i Serem, 12. 289 p. Barcelona.
- PÉREZ, F. (1997). Obres completes de Vicenç Plantada 1. Cròniques i articles en La Renaixença. Centre d'Estudis Molletans, Col·lecció Vicenç Plantada, 1. 263 p. Mollet del Vallès.
- SALMERÓN, C. (1991). El tren de Caldes. Història del ferrocarril Mollet-Caldes de Montbui. Terminus, Col·lecció Els trens de Catalunya, 4. 157 p. Barcelona.
- SOLÉ TURA, J. (1988). Mollet, 1900-2000. Memòries d'un molletà. L'Aixernador, Edi-

cions Argentonines. 259 p. Argenton.

- VALVERDÚ, J. (1973). Els rius de Lleida. Ed. Destino. 342 p. Barcelona.

Altres fonts documentals

Arxiu Històric Municipal de Mollet del Vallès (anys del 1906 al 1916), Biblioteca Municipal Can Mulà, Institut Cartogràfic de Catalunya i Arxiu particular Família Orga-Coll.

Fonts orals

Jaume Boix Pujol, Josep Vilà Terradelles, Salvador Martí Compte i Esteve Net Carbonell.