

TORDERA, EL RIU AL CENTRE DE LA VIDA

JOAN BOU I ILLA, JOAN BOU I PLA I JAUME VELLVEHÍ I ALTIMIRA

Grup d'Història del Casal.

La Tordera, al seu pas per la vila a què dona nom, ha estat l'eix sobre el qual ha girat bona part de la vida dels torderencs. El riu ha aportat l'aigua de boca i de rec, l'energia per a moure moles farineres, per a generar electricitat o crear negocis com l'aigua embotellada, per exemple. Però també ha estat el malson quan s'ha sortit de mare o quan s'ha convertit en el camí que ha portat enemics vinguts del mar.

En la nostra comunicació repassarem els usos i les incidències del riu que, al llarg de la història, han marcat el pols vital del poble.

1.- La defensa i el pas del riu

La Tordera, com bona part dels cursos d'aigua, ha estat alhora obstacle natural quan s'havia de creuar i via de comunicació de mar cap a terra endins. Per això, al llarg dels temps, hi ha hagut dues preocupacions que han incidit en la vida del poble, la defensa i el pas del riu.

La defensa

A l'edat mitjana i fins ben entrada la moderna, el mar va portar la malvestat al litoral català. Sovint, més en unes èpoques que en altres, pirates musulmans atacaren els pobles costaners. Una de les ràtzies musulmanes de l'alta edat mitjana, la d'Ibn Abí Hamama l'any 935, que venint des de Mallorca havia atacat i saquejat poblacions com Empúries, Pals i Maçanet, sembla que també hauria afectat la zona marítima de Palafròls i que hauria remuntat la Tordera. Els musulmans van atacar després Capaspre a Calella, potser també Sant Pol, i, finalment, Barcelona.

Segles després els pirates turcs dominarien la Mediterrània amenaçant el comerç marítim i atacant el litoral. Els segles XVI i XVII seran els moments àlgids de la pirateria cosa que generarà la necessitat d'un sistema defensiu costaner. En aquest context, els pagesos construïen torres de defensa per protegir-se dels possibles atacs. És el cas de la torre de la masia de Can Toni Joan que, situada al marge esquerre del riu, dominava

tota la plana fins al mar i en cas de necessitat es comunicava visualment amb els castells de Blanes i Palafolls. El 1557, el procurador del Vescomtat de Cabrera va autoritzar-ne la construcció. Actualment la torre es conserva, no així la masia que, durant la Guerra Civil Espanyola rebé l'impacte d'un obús disparat, ves per on, des del mar.

El poble de Tordera va esdevenir un punt estratègic en les comunicacions, fet que, a banda del progrés econòmic, va convertir-lo també en zona de pas d'exèrcits de tot tipus, de la Generalitat o del rei al segle XV, francesos o castellans al XVII, borbònics o austriacistes, altra cop francesos i espanyols, carlins, isabelins, republicans, franquistes... amb les conseqüències per als vilatans en cada conjuntura, ja sigui patint saquejos o forçats a l'allotjament o el sosteniment de la tropa. Només com a exemple: el 1694 els francesos ocupen Tordera, Hostalric i Blanes, després els espanyols i successivament amunt i avall, ara els uns ara els altres durant tot l'hivern amb un elevat cost per als torderencs amb danys en els pallers, en les collites o la crema d'algunes cases de Tordera l'any següent.

El pas del riu

Segons les descripcions dels viatgers dels segles XVIII-XIX era un riu ample que tenia trams fondos i l'aigua arribava al nivell del ventre dels muls¹. Era un riu de cabal anàrquic que segons l'època de l'any tan podia travessar-se sense problema com sortir-se de mare quan, com deia Joseph Townsend el 1786 «después de fuertes lluvias ruge con una furia indómita y arrastra todo lo que cae en él» (1988: 50-52).

Els llocs on la fondària de l'aigua ho permetia acabaven esdevenint passos naturals del riu. Els més antics que consten a la documentació i que s'usaren de forma continuada en el temps són el de La Fontanella, el Pas del molí i el de la Cadireta

El Pas de la Fontanella, que és el més antic i que ens consta documentalment el 1276 com *Passum de Fontanelle*,² es situa en el lloc conegut com la Rocassa. El pas també es coneix com el pas de la Júlia per trobar-se ben a prop d'aquest molí. Comunicava el pla d'Anyells o de la Júlia amb el veïnat de Riutort i d'aquí cap a Maçanet.

Al segle XVI tenim constància de l'existència d'un pas del riu que estaria on hi havia el molí de la Torre situat entre la vila i el riu. El propietari del molí era Antic Pas del molí, que el 1563 va vendre els seus drets a Pere Miquel Jalpi³. Probablement, a grans trets, coincidiria amb l'emplaçament de l'actual Pont de Ferro.

¹ Humboldt 1998: 256.

² Arxiu Diocesà de Solsona (=ADS): *Cartoral de Roca Rossa*, f. 23r.

³ Pons, 1984, doc. 1825, pàg. 484.



En Minguet dels bous prestant el seus serveis de traspàs del riu. Fons: Família Camps Gay.

El Pas de Jalpí comunicava el molí de Jalpí amb l'altra riba, cap a Palafolls.

La primera notícia de l'existència d'una passera sobre la Tordera ens la donà l'erudit i polític francès Alexandre de Laborde que viatjà per Espanya a primeries del segle XIX. Laborde explica que per a travessar el riu hi havia un pont de fusta, molt precari, i un gual. Més que un pont, però, devia ser una passera de taulons de fusta.

L'Ajuntament s'encarregava del manteniment de la passera, que consistia en uns taulons de pi, col·locats a un metre sobre l'aigua, subjectats amb estacues de resistència enclavades a la llera del riu i a les ribes. S'unien a la passera amb cadenes de ferro. El 1835, l'Ajuntament va comprar pins i altres elements per al seu manteniment⁴.

Durant els períodes que el riu tenia un bon cabal hi havia un servei de barques per passar persones, que podien ser remolcades per bous, mules o pels barquers que les estiraven des de l'aigua, si el corrent ho permetia. Aquest servei devia situar-se en el lloc conegut com el Camp de les barques, prop de l'actual Pista de l'Amistat. En ocasions, ens explica Laborde, les presses per creuar el riu abans no afluïxés la torderada, feien que la barca bolqués i fos arrossegada: «qu'une barque parvenue dans le milieu du courant s'est trouvée entraînée et reversée par la rapidité des eaux» (1808: Vol. I, 20). Segons Humboldt les barques eren molt petites, de popa ampla i proa punxeguda.

⁴ Bou, 2016: 11

Una barca que no tombà però, fou la que va dur al rei Ferran VII d'una riba a l'altra de la Tordera el 1814.

El primer projecte de construcció d'un pont veritable es plantejà als anys quaranta del segle XIX per la necessitat de facilitar el pas del riu pel Camí Ral, que llavors ja començava a ser una de les principals vies de comunicació de Catalunya. Així, l'administració estatal va aprovar el projecte de construcció d'un pont penjant que havia de dissenyar l'idefons Cerdà. Amb tot, no sembla que prosperés ja que, a finals de segle, l'escriptor Josep Barbany i Mingot ens parla de les dificultats del pas del riu: «nos dirigiem á la població [Tordera] que's destaca á l'altre cantó del riu que li dona nom; fent equilibris dalt d'unas passerres de mala mort que demanan cridant y á correccuyta lo pont que va á construirse dintre pochos dias»⁵.

El primer pont que es construí, doncs, fou el conegut i emblemàtic Pont de Ferro⁶. El torderenc Narcís Aleñà va proposar la construcció d'un pont. La idea tirà endavant amb el finançament dels veïns de la vila i amb l'aportació d'Augusto M. Borràs Mercader, conegut com el cavaller de Jalpí. El pont tenia una llargària de 183 metres i 1,60 d'ample, i deu pilars de ferro clavats a quatre metres de profunditat sostenien l'estructura, que tenia el sòl de fusta. L'estiu de 1896 se n'inicià la construcció, que havia estat adjudicada a La Maquinista Terrestre y Marítima.

El pont s'inaugurà el 3 d'agost del 1897 i fou un veritable esdeveniment social. Al matí es va fer un ofici a l'església amb l'assistència de les autoritats i la comissió del pont, que hi havia arribat en un seguici animat per l'orquestra de Tordera. En acabar, es van distribuir 300 bons de pa i carn entre els pobres i, al local del Centre es va pronunciar un discurs. Finalment, a la tarda, es va inaugurar el pont. Augusto Borràs, el propietari de l'Elèctrica Jalpí que havia regalat quatre de les sis làmpades del pont –les altres les havia proporcionat l'ajuntament – va facilitar dues làmpades de 500 bugies que s'instal·laren a la plaça, darrere de l'església, per il·luminar el pont. Després de la benedicció hi va haver sardanes fins a la una de la matinada donant pas al ball que se celebrà al saló Melis.

Però la seva vida fou efímera. Amb prou feines tres mesos després, una torderada se l'emportà. La matinada del 4 de novembre la força de l'aigua va fer caure el pont que havia provocat un embús amb el brancatge que arrossegava la corrent. Com veurem més endavant, les conseqüències de l'aiguat foren importants. La força de l'aigua arrossegà el pont, de quaranta tones de pes, i les seves restes recargolades es recolliren riu avall. La Maquinista Terrestre y Marítima, l'empresa encarregada de la seva construcció,

⁵ La Tomasa : setmanari català, 16 juliol 1896, p. 9.

⁶ Vegeu Bou, 2016: 13

malgrat que no era la responsable bo i que el pont tenia garantia d'un any, manifestà la voluntat de fer-ne un de nou el més aviat possible. L'estiu de l'any següent, s'aprovà la nova construcció a partir d'un projecte modificat que s'inauguraria l'agost de 1899 coincidint amb la Festa Major del poble. A fi de dotar-lo de major resistència es construí un pilar central de pedra de 3,25 metres de diàmetre i cinc de llargada. La longitud era de 182,50 metres que es dividien en 11 trams amb un espai de lliure circulació d'1,50 metres d'amplada per als vianants. Tenia 4 metres d'altura sobre el nivell del riu.

Entrat ja el nou segle, el Ministeri d'Obres Públiques va decidir que s'havia de construir un pont sobre la Tordera. La seva execució va fer desviar el traçat de la carretera nacional. De fet, però, sembla que a Tordera s'havia instaurat la tradició de la vida efimera dels ponts. El mateix any 1928 que va inaugurar-se, la primera riuada se'l va emportar avall. El 1929 es repreien les obres per a construir un pont nou.

2.- L'aigua un recurs per a l'economia torderenca

Molins fariners

La primera activitat que rendibilitzà l'aigua fou la molta de cereals aprofitant la força de l'aigua per fer anar molins fariners. Ben aviat, la necessitat de convertir el gra en pols va fer que es construïssin molins hidràulics que captaven l'aigua de la Tordera o d'algun dels torrents que l'alimentaven.

En la conca de la Tordera, des dels segles medievals hi ha constància de nombrosos molins. Només ens centrarem però en els molins de la Tordera:⁷ el de la Júlia, el d'en Pas i el de Jalpí, encara que n'hi hauria d'altres dels quals en sabem ben poca cosa, com ara el molí de la Verneda (1227) i el molí de Reixac (1227), que bé podríem identificar amb el de la Júlia i el d'en Pas.

El molí de la Julia té el seu origen a l'edat mitjana i se'n conserva l'edifici, prop de l'ermita de Sant Vicenç en la riba dreta de la Tordera. Es tractava d'una gran propietat consistent en les terres, el mas i el molí, que eren sota domini del monestir de Santa Maria de Roca Rossa. Els edificis estaven allunyats l'un de l'altre i eren arrendats separatament, cosa que sovint generava litigis⁸.

Al segle XX es van adaptar les infraestructures del molí fent-les més productives. L'antiga xarxa hidràulica s'utilitzà per a generar l'electricitat que es faria servir per moldre

⁷ Vegeu Bou – Vellvehí 2003.

⁸ Bou – Vellvehí 2010.

el gra. La farinera de la Júlia, fundada a mitjan segle xx per una família de treballadors de l'antic molí, fou la principal factoria adaptada als nous temps.

El molí d'en Pas, avui desaparegut, estaria situat entre l'església i el riu. La primera notícia que tenim és del 1563 quan Pere Miquel Jalpí compra a Antic Pas del Molí, també de Tordera, la quarta part que el venedor tenia en el Molí de la Torre entre el riu i la vila, del qual l'edifici és tingut sota domini directe de la pabòrdia de Tordera.

L'origen del molí de Jalpí es remunta a inicis del segle XV. El 1406, Pere Berber com a procurador general del noble Bernat de Cabrera va atorgar un establiment emfitèutic a Bernat Jalpí de la parròquia de Tordera, autoritzant-lo a construir un molí, captar l'aigua del riu Tordera i a fer rescloses i sèquies. Bernat Jalpí va construir dos molins prop del seu mas Montsec, l'actual Can Pou, que s'abastien d'aigua per una mateixa sèquia. Aquests molins inicialment eren per a moldre farina, però el 1488 Pere Miquel Jalpí signà un conveni amb el vescomte de Cabrera, Frederic Enríquez, per a convertir els molins en drapers. El molí va funcionar fins a darreries del segle XIX quan es reconvertí novament. El molí de Jalpí avui ja no es conserva.

L'electricitat

A principis del segle XIX s'havia construït una mina per al subministrament d'aigua en el molí de Jalpí i per a ús públic. D'altra banda, el tram del Rec de Jalpí que queda entre Can Pou i el molí, s'havia convertit en una gran bassa. Aquesta disponibilitat d'aigua va permetre que Augusto M. Borràs emprengués la iniciativa d'aprofitar el pendent de la bassa per a reconvertir el molí en una central elèctrica. L'edifici, que s'amplià, tenia dues plantes dedicant la superior als habitatges dels treballadors i quedant en la planta baixa l'elèctrica i el molí.

Elèctrica Jalpí s'inaugurà el novembre de 1895, esdevenint una gran fita en el desenvolupament de Tordera, que disposava d'electricitat força abans que d'altres poblacions de la seva àrea. De fet, serà la mateixa Elèctrica Jalpí que, no sense dificultats, portarà l'electricitat a Blanes i a Lloret poc després.

Un nou projecte del cavaller de Jalpí va reconvertir l'elèctrica en una central tèrmica alimentada amb llenya amb l'objectiu d'augmentar la producció i fer arribar l'energia elèctrica a tots els pobles de l'Alt Maresme. El projecte però, no es va dur a terme i l'Elèctrica Jalpí passa a mans d'Energia Elèctrica de Catalunya el 1925.

La comercialització d'aigua embotellada

Un altre projecte d'Augusto M. Borràs que deixà empremta en els vilatans fou l'embotellament i comercialització d'aigua. El 1909, aprofitant l'antiga mina de Jalpí va inaugurar-se una planta d'envasament d'aigua potable. A més, també produïrien gasoses i, amb menys èxit, gasoses de menta i una fàbrica de gel i d'elements auxiliars com el suro per a conservar-lo. El nom comercial fou Aigua Jalpí

L'aigua embotellada va aconseguir molt de prestigi en bona part gràcies a la seva comercialització a Barcelona amb motiu de l'epidèmia de tifus. El 1915 va obtenir el Gran Premi en l'Exposició Nacional Farmacèutica de Barcelona.

En morir el cavaller de Jalpí, un nou propietari va prosseguir amb l'embotellament fins als anys 40 del segle passat. Entre 1967 i 1968 el riu, degut a l'extracció d'àrids, es va anar enfonsant i la mina Jalpí es va assecar.

Des del segle XIX, cada any s'hi feia un aplec amb gran participació popular.

El pas del riu, contribució al progrés

Ja hem comentat la ubicació estratègica del poble en les comunicacions, una ubicació que tenia en el pas de la Tordera el seu major actiu. Des del primer quart del segle XIX, existia un servei regular de diligències que feia el recorregut entre les ciutats de Barcelona i Perpinyà. El Camí Ral i la carretera nacional havien de travessar el riu i el servei de transport per diligència entre Barcelona i França va trobar en el poble el lloc idoni per a fer-hi una parada. Tres companyies que feien el recorregut s'establiren al municipi amb dues parades, una en la vila, prop del Camí Ral, i una altra al turó del Suro de la Palla, al veïnat de Sant Pere, poc abans d'arribar al terme municipal de Maçanet de la Selva.

L'establiment de les parades va millorar la conjuntura econòmica de la vila activant el comerç local creant-se tavernes, fondes o feines auxiliars relacionades amb el negoci del transport. Així, a banda de l'Hostal Montserrat que hi havia en la parada del Suro de la Palla, en la parada de la vila s'han documentat diverses tavernes i algun hostal.

El poble es convertí, doncs, en un nucli logístic en què les companyies del servei de transport hi tenien parada. Les empreses s'encarregaven de dur el correu, transportar mercaderies i fer petits encàrrecs, i van contribuir a la dinamització de l'economia local.

El passador del gual, a mig camí de la picaresca

Amb el nou segle XX, l'automòbil prendrà protagonisme com a mitjà de transport i generarà noves necessitats en el traçat de la carretera general a l'hora de travessar el riu. El 1909 es va construir un gual per facilitar el pas que l'any següent ja s'havia d'ampliar donada la circulació de vehicles. La millora va representar, també, una nova manera de guanyar-se la vida per a alguns torderencs, que obtenien uns bons ingressos amb el rescat dels cotxes que quedaven encallats al mig del gual, de forma accidental, o no tant. És el cas d'en Romaguera i en Minguet dels bous, dos veritables professionals del que avui seria el servei de grua. El servei però era força picaresc. En ocasions, si l'accidentat era estranger o a vista dels gruistes aparentava disponibilitat econòmica, la tarifa del servei podia multiplicar-se. El desembre de 1909, per exemple, uns estrangers havien pactat el rescat per vint-i-cinc pessetes però quan els bous tot just havien iniciat l'operació el preu es quadruplicà amb l'excusa del sobreesforç dels animals. Si els infortunats clients no s'avenien al nou preu, allà es quedaven. No sempre era així però. Altres ocasions la picaresca es donava més situant pedres que dificultaven el pas fins a encallar el cotxe. S'incrementava així la demanda del servei. Ara bé, les víctimes només eren els forasters ja que entre els convilatans hi havia un sistema de senyalització estratègica de les trampes del gual.



Un automòbil és remolcat a l'altra banda del riu amb uns cavalls. En primer terme, negada d'aigua, la passera de fusta i al fons el pont. Autor desconegut.

A la llarga, la situació fou abusiva i acabà d'inclinar la presa de decisió del Ministeri de construir el pont de 1928. Amb tot, l'escassa longevitat de la infraestructura, se l'emportà la primera riuada, el camí Ral va recuperar el trànsit i amb ell el servei de grua i la picaresca.

3.- Les maltempsades

Com explicaven els viatgers dels segles XVIII i XIX, el cabal de la Tordera passava de la placidesa a arrossegar-ho tot i sortir-se de mare amb les maltempsades. Històricament, s'ha documentat amb certa freqüència episodis d'aiguats amb danys. En la documentació de l'Arxiu Parroquial de Tordera sovintegen les notícies sobre desfets de pluges, nevades i freds rigorosos. En canvi ho són menys les sequeres.

Els anys de 1616 a 1618 foren coneguts com els anys del diluvi. El riu havia sobreixit negant camps i emportant-se molins, per aquest motiu el 2 de juny de 1618 es van demanar ajuts i exempcions temporals de rendes als principals senyors directes de drets i terres del terme de Tordera, el vescomte de Cabrera i el Capítol de Solsona –que llavors posseïa les antigues rendes i drets del monestir de Rocarossa.



Imatge del primer Pont de Ferro (1897). Fons: Joan Isern

Però les malvestats no només eren causades pel riu, també la negligència en el manteniment de les lleres era motiu d'inundacions. L'any 1671⁹, per exemple, el moliner de la Júlia, Jaume Tey, es queixà al Capítol de Solsona pels danys reiterats que havia provocat

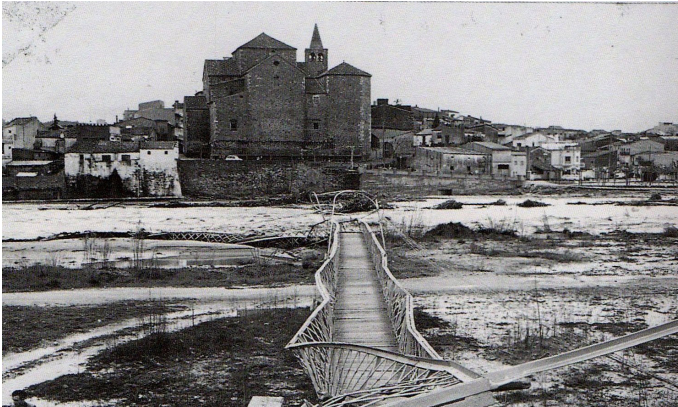
⁹ Bou-Vellvehí 2010.

l'embussament de la Tordera. De fet, acusava a Pau Mas, que era l'arrendador del mas de la Júlia, de no mantenir net el llit del riu. La deixadesa havia provocat el negament dels conreus i que el propi molí s'hagués ensorrat més d'un cop. En aquells moments el molí ja feia vint-i-cinc anys que no funcionava degut a les inundacions.

L'hivern de 1709 fou molt cru, amb un fred que ho va glaçar tot durant vuit dies malmetent les collites i matant moltes oliveres i fruiters.

Del segle XVIII tenim forces testimonis d'aiguats que feren sobreixir la Tordera provocant danys. Per exemple, l'any 1726 hi tornaren a haver inundacions i l'aigua arribà fins a l'església de Fogars: «La Tordera, així mateix, feu gran estrago, que se digué que a un pagès de sol de Massanés se li'n portà vint-y-sinch quarteres de sembradura, terra y blat, arribant fins a la iglésia de Fugàs de Vall»(Gutierrez 1996: 64).

Tant o més destructiu fou l'aiguat que durà del 13 al 16 de novembre de 1777 que l'aigua del riu arribà fins a les cases de Malgrat que acumularen entre 6 i 10 pams d'aigua i «A Tordera, tants molins com ay à, tots foren escalabrats, especialment lo de la Júlia a qual danyà sobremanera» (Gutierrez 1996: 66).



Caiguda definitiva del Pont de Ferro l'any 1969. Autor desconegut.

Però no només la pluja podia ser desmesurada, també la seva mancança. Així sabem que entre 1821 i 1822 hi va haver una gran sequera que va malmetre les collites. Amb tot, el protagonisme del segle XIX també recau en les grans torderades. Si al juny de 1840 hi hagué una forta tempesta, al desembre l'aigua tornà a arribar a Malgrat i segons explicava mossèn Paradedà (1915: 20) pels carrers s'hi anava amb barca. No sabem amb certesa si fou una d'aquestes grans tempestes o una de posterior, del 1848, que la

revinguda del riu afectà novament el molí de la Júlia, formant-hi el gorg i que arrossegà un carro amb dos bous. El gener de 1849 un nou sobreiximent obliga l'Ajuntament de Tordera a intervenir i confeccionar una relació de danys (Vendrell 1975: 179-180).

Però la torderada d'aquell segle que ha deixat més empremta és la de novembre de 1897, la que s'emportà el primer Pont de Ferro. Degut al munt d'arbres, canyes i arbustos de ribera que arrossegava l'aigua, es va fer un tap provocant greus inundacions. La maltempada repetí poc després amb noves inundacions els dies 4 i 5 de gener de l'any següent. La revinguda va formar el braç esquerre del riu, conegut popularment com el trenc d'en Serra, creant l'anomenada illa de la Tordera. Com diu Joan Bou (2016, 16) «la baixada d'arbres de ribera i canyissars va ser fonamental per provocar un efecte presa a l'altura de can Serra. En aquest punt hi desaigua la riera de Sant Tou, afluent de la Tordera, la càrrega de sediments que portava la riera va ser fonamental per propiciar aquest embotiment i va condicionar el desguàs de les aigües per la part lateral del riu».

El desbordament va malmetre la zona agrícola omplint de sorra, i per tant quedant totalment improductives, les terres entre els plans de can Serra i de can Verdalet. Com diria la premsa «desde la resclosa de Jelpí, [situada a prop de la casa pairal de can Serra] fins a la casilla del ferrocarril coneguda per can l'Erot.»¹⁰. Les conseqüències havien estat devastadores i l'Ajuntament hagué de demanar ajuts oficials i nomenà una junta de socors per recollir fons. Uns tres-cents vilatans van quedar greument perjudicats i la junta de socors va repartir 2 kg de pa i 2 picotins de fesols entre els damnificats.¹¹

Una altra conseqüència de les inundacions va ser la incomunicació entre les dues ribes quedant els veïnats de l'altra banda del riu incomunicats amb el nucli urbà: «Per de prompte la riera passa poch menos que seca en son antich llit; però en cambi en lo nou camí que's va orbrir en las ultimes inundacions, hi passa ja ab gran cantitat; per lo que'ns té altre vegada incomunicats ab los veynats de Sant Pere, Sant Daniel y l'estació»¹². Degut al canvi del curs del riu es feia impossible accedir a l'estació del tren, que s'hagué d'anar a buscar a la de Malgrat.

Finalment, s'hagueren de projectar obres de condicionament de la nova branca del riu, el conegut trenc d'en Serra, i del Pas de Jalpí, que també va ser afectat per les inundacions.

A fi de col·laborar en l'alleujament dels damnificats, l'Associació Catalanista de la Costa de Llevant va promoure una campanya de subscripció popular que va implicar

¹⁰ *La Costa de Llevant*, 23 de gener de 1898.

¹¹ *La Costa de Llevant*, 6 de febrer de 1898.

¹² *La Costa de Llevant*, 13 març de 1898.

institucions, personalitats i veïns. És el cas, d'August Maria Borrás-Jalpí que va igualar l'aportació de 750 pessetes de la reina d'Espanya, o el bisbe de Girona, per exemple.

L'acte de repartiment entre els perjudicats va esdevenir tot un acte social que aplegà els prohoms de la vila i personalitats de l'Associació Catalanista vingudes d'arreu.

Conclusió

Tradicionalment, Tordera ha estat una societat rural on el major pes de l'economia del municipi l'han tingut l'agricultura i l'explotació forestal. Amb tot, la situació estratègica de la població pel pas de les comunicacions va fer que existís una zona comercial activa. En definitiva, el riu ha estat un dels motors de progrés de Tordera i un dels eixos sobre el qual ha girat la vida social.

Bibliografia

- BOU I PLA, Joan (2013a). *L'Abans, recull gràfic de Tordera 1870/1979*. Barcelona: Efadós.
- BOU I PLA, Joan (2013b). [en línia] *El primer pont de ferro* [data de consulta: 4 de febrer de 2018] <http://joanboupla.blogspot.com.es/2013/07/el-primer-pont-de-ferro.html>
- BOU I PLA, Joan (2016). *Tordera al segle XIX, anàlisi de l'entorn econòmic*. Tordera: Ajuntament de Tordera.
- BOU I ILLA, Joan – SERRA, Elena (1997) *El darrer cavaller de Jalpí*. Ajuntament de Tordera, Tordera.
- BOU I ILLA, Joan - VELLVEHÍ I ALTIMIRA, Jaume (2003). *Molrà el gra. Els molins de la baixa Tordera*. Argentona: La Comarcal.
- BOU I ILLA, Joan - VELLVEHÍ I ALTIMIRA, Jaume (2010). *Del romànic al gòtic. El monestir de Santa Maria de Roca Rossa. Tordera-El Maresme*. Mataró: Grup d'Història del Casal.
- BOU I ILLA, Joan - BOU I PLA, Joan - GRAUPERA i GRAUPERA, Joaquim- VELLVEHÍ I ALTIMIRA, Jaume (2010). «L'ús de l'aigua en el món rural. El cas de l'aigua de Jalpí» a *IV Trobada d'Entitats de Recerca Local i Comarcal del Maresme. Actes. 22 de novembre de 2010*. Sant Cebrià de Vallalta: Coordinadora de Centres de Parla Catalana, l'Institut Ramon Muntaner.
- GUTIÉRREZ, C. (1996). [Document inèdit]. *La Tordera. Perspectiva geogràfico-històrica d'un riu*, Parc Natural del Montnegre i el Corredor Sant Celoni, p. 64-73.
- HUMBOLT, W. Von (1998). *Diario del viaje a España. 1799-1800*. Madrid: Cátedra.
- LABORDE, Alexandre de (1808). *Itinéraire descriptif de l'Espagne et tableau*

élémentaire des différentes branches de l'administration et de l'industrie de ce royaume, Paris: H. Nicolle, vol. I

- PARADEDA I ROBERT, Fèlix (1915). *La vila de Malgrat i sos contorns*. Blanes: R. Roig impressor.
- PONS I GURI, Josep M. (1984). *Inventari dels pergamins de l'Arxiu Històric Fidel Fita d'Arenys de Mar*. Barcelona: Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya.
- TOWNSEND, Joseph (1988). *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*. Madrid: Turner.
- VENDRELL i FÁBREGAS, Salvador (1975). *Tordera, puerta del Maresme*, Tordera: Editorial Montserrat.