

Els ponts de Tortosa

La consellera de Territori de la Generalitat va anunciar la decisió del Govern de construir un tercer pont sobre l'Ebre a Tortosa que uniria els barris de Remolins amb Ferreries, sense establir, però, dates per a la seua realització. Seria el segon pont modern després de l'anomenat pont del Mil·lenari, inaugurat el 1988.

Josep Bayerri Raga
periodista



El primer pont que es construí entre Saragossa i la desembocadura de l'Ebre fou el pont del tren de Tortosa. Fa temps vaig llegir que el projecte fou de l'enginyer, matemàtic i després Premi Nobel de Literatura José de Echegarai; no ho he pogut confirmar, però de ser cert deu haver-hi constància als arxius del ministeri. L'obra, de relativa senzillesa tècnica i elegància estètica, va anar precedida d'una llarga polèmica sobre la seua ubicació, més o menys prop de les muralles que tancaven la ciutat; va entrar en servei (27.07.1868) un mes abans de la revolució de setembre, la Gloriosa. Este pont podia salvar-se com de viants si l'actual, amb columnes per a doble via (16.07.1913), s'hagués construït més avall. Este, però és un altre tema.

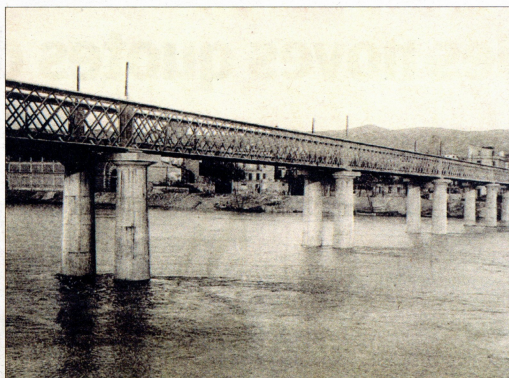
Feia anys que l'Ajuntament demanava al Govern de l'Estat la construcció d'un pont per substituir el desconjuntat pont de barques que travessava el riu des de feia cinc

cents anys. La situació es va precipitar quan es va incendiar (04.07.1892). En aquell moment es va dir que l'incendi havia estat provocat per l'Ajuntament, amb Julio González com a alcalde, per a forçar la construcció de l'obra, però el fet d'haver-hi víctimes mortals feu que no se'n parlés més. La necessitat de resoldre l'aïllament en què quedava la ciutat del seu eixample de Ferreries i la comunicació viària entre Catalunya i València i Aragó feu que tant l'alcalde com el seu germà, Teodoro, aleshores diputat al Congrés, s'aboquessin a exigir la construcció del pont. La urgència era tan evident que solament un mes després la Junta d'obres públiques del Ministeri aprovava la redacció del projecte per l'enginyer Alfredo Mosso i, l'any següent, s'adjudicava (27.04.1983) per a començar el mes de gener.

Paral·lelament, tres grans propietaris tortosins (Rufo Franquet, Manuel Porcar i Josep Brunet) s'associaren per construir un pont lleuger privat al mateix lloc que ocupava el de barques. Els treballs, potenciats pel nou Ajuntament liberal, començaren el maig amb gran celeritat fins

a ser inaugurat al cap d'un any (08.06.1895) amb el nom de pont de la Cinta, encara que per a la gent fou el "pont Pagant"; el preu del peatge es va fixar en 5 cèntims per persona i 15 cèntims per carruatge.

Mentre, les obres del pont públic, anomenat pels tortosins "pont de l'Estat" perquè era qui el pagava, tiraven endavant amb molta lentitud per la major envergadura i per tota mena d'entrebancs i problemes. Malgrat tot, la infraestructura va quedar acabada (02.05.1899), però era impracticable perquè no hi havia accessos per cap dels dos extrems; el tema entraria en via morta i romandria així molts anys. Teodoro González, que tornava a ser diputat, i l'alcalde gonzalista Eduardo Rico convocaren a tots els fusters de la ciutat i van construir unes escales de fusta a banda i banda del pont, diuen que en una nit (04.04.1900), sense demanar autorització al Govern; d'esta manera, els vianants podien travessar el riu sense pagar. Se'ls va denunciar al governador de Tarragona, però no les va fer desfer. Les expropiacions foren difícils i conflictives, especialment perquè a la riba esquerra calia enderrocar l'esglé-



El primer pont del tren era un viaducte senzill però de gran bellesa sostingut per parelles de columnes dòriques.

sia del Roser i el bisbat es negava a vendre-la a l'Ajuntament fins que es construís la nova església, avui parroquia del Roser a la riba dreta. El clam popular deia que eren els propietaris del "pont Pagant", aliats amb el bisbe Pedro Rocamora, els que alienten la qüestió i els carruatges haguessen de continuar pagant per passar el riu. Les expropiacions es feren efectives (04.03.1910), començaren els enderrocs de l'església i les cases de la plaça de la Constitució per a construir les rampes i, finalment, s'obrí al transit al cap de tretze anys (05.11.1911).

Durant la Guerra Civil, els tres ponts foren ensorrats per a impedir l'avenç de les tropes franquistes

(18.04.1938); en acabar el conflicte, el pont ferroviari fou reparat i el "pont de l'Estat" construït de nou, aprofitant del vell només les pilastres i les rampes d'accés. El projecte dels enginyers César Villalba i Eduardo Torroja fou el primer realitzat amb la tècnica de soldadura electrògena, creant la infraestructura que coneixem, de gran airostat i esveltesa, que entra en servei dos anys després (04.04.1941). El tercer pont va desaparèixer i la columna s'aprofità per a sostenir el monument a la Batalla de l'Ebre.

Dels ponts de Tortosa se'n pot escriure molt més, però avui he esgotat ja els 5.000 caràcters de la meua crònica. Un altre dia hi tornarem. ■