



75 anys de la inauguració del Pont Nou.
Sant Joan de les Abadesses. Festa Major 1995

Enguany, coincidint amb la millora de la carretera C-151, amb l'eixamplament i reforçament del Pont Nou al complir-se els 75 anys de la seva inauguració, aquest monogràfic ens relata com es van dur a terme unes obres de gran magnitud i transcendència per a la nostra Vila: la carretera de Ripoll a la frontera francesa (actual C-151).

El santjoaní Joan Ferrer ens il·lustra documentalment de la voluntat i els esforços viscuts per institucions i personatges il·lustres de la Vila, i de la unitat del poble per aconseguir l'aprovació dels projectes per la realització d'aquestes obres de gran importància social i econòmica pel progrés de la nostra Vila.

Serveixi aquest programa de la Festa Major que, com és costum, l'Ajuntament promou i edita i que tinc l'honor de presentar, per motivar-nos a tots a treballar amb energia, constància i dedicació per aconseguir els projectes i millores que facin progressar Sant Joan. Aquest és el desig de l'Ajuntament.

Bona Festa Major a tothom!

Josep Bassaganya Bosch, alcalde.





Moltes vegades, les vies de comunicació no solament compleixen la funció que els és pròpia, sinó que, a més, esdevenen un reflex i un estímul de la vida política i de les inquietuds culturals i econòmiques de la societat al voltant de la qual han estat construïdes. Actualment, aquesta doble funció pot ser desvirtuada per la relativa facilitat i freqüència amb què s'executen les grans obres.

Certament, ens hem acostumat que les Administracions realitzin els projectes sense que la participació ciutadana hi sigui especialment activa. Algunes obres recents, com l'edifici del nou Ajuntament de la vila, si s'hagués realitzat a principis del segle actual, hauria esdevingut l'aspiració de gairebé tota una generació; actualment ho és, a tot estirar, d'una dècada. El progrés



¹ AHMSJA. Actes Municipals. 30 d'abril de 1877, 21 de març de 1878 i 6 de juny de 1878. Són reparacions que se centren, majoritàriament, en el camí/carretera de Sant Joan de les Abadesses a Camprodon.

² AB-AMSJA. Correspondència. Barcelona, 8 d'abril de 1876. Fèlix Macià i Bonaplata, director/gerent de la societat "El Veterano", concessionària de la línia de tren de Granollers a Sant Joan de les Abadesses, demana a Esteve Blanxart que col·labori en la reparació de la carretera entre Ripoll i la nostra vila: *me hallo [Macià i Bonaplata] como á tal interesado en procurar a dicha linea afluencia de pasajeros y mercancias; y siendo uno de los medios que han de facilitar la habilitacion de carreteras que hasta larga distancia puedan llevar su contingente de tráfico á aquella [...] a fin de que en la próxima estacion de verano puedan trasladarse á esa comarca con comodidad las muchas familias que desearán hacerlo, despues de tantos años de verse privadas de ello.*

³ AB-AMSJA. Abril i desembre de 1895, respectivament. AHMSJA. Actes Municipals. El 19 de setembre de 1891, Bassols ja havia demanat permís a l'Ajuntament per a la construcció de la fàbrica.

experimentat al llarg del segle XX en les tècniques constructives ha provocat, en gran manera, aquest allunyament entre l'home i allò que es construeix al seu voltant. La relació que s'estableix entre obra pública i persona és important per a començar a analitzar una de les fites que més marcaren els vint primers anys del segle XX a Sant Joan de les Abadesses: **la carretera entre Ripoll i la frontera francesa, la travessia de Sant Joan de les Abadesses i el pont que es construí per a accedir a la vila.** Malgrat que actualment la travessia és integrada a la xarxa de carrers de la vila, i el Pont Nou és com un carrer més, cal deixar clar des de bon principi que aquests dos elements eren parts integrants de la carretera.

Amb l'arribada del tren el 1880, la vila de Sant Joan de les Abadesses experimenta una millora substancial, gairebé revolucionària, quant a les seves comunicacions. Fins aleshores, només comptava amb camins intransitables, camins de carro, que li impedié d'"agafar el tren" de la industrialització i el progrés. S'esmerçaven hores per a anar als pobles de la rodalia. El manteniment d'aquests camins anava a càrrec de l'Ajuntament, el qual sovint en decretava la reparació mitjançant prestació personal de tots els vilatans majors de 18 anys, prestació que es quantificava proporcionalment a les rendes declarades. Aquesta prestació personal, però, era permutable amb diners ¹. Altres vegades, eren els comerciants i els industrials, desitjosos de poder comptar amb una infraestructura viària adequada, els qui impulsaven la reparació i conservació dels camins/carreteres o hi contribuïen².



L'arribada del tren converteix Sant Joan de les Abadesses en final de línia, la qual cosa comporta que exerceixi com a nucli d'atracció de les poblacions veïnes. A més de les mines de carbó de Surroca, s'estableixen, des de la data d'inauguració del tren fins a finals del segle XIX, un seguit de fàbriques -tèxtils i de ciment- que obren les portes de la vila a la industrialització. Tant és així que, després de 1880, comencen a projectar-se i a executar-se les obres de comunicació que permetran el desenvolupament de la nostra vila i, com sabem, durant aquests vint anys, es construïren les fàbriques tèxtils de la colònia Jordana (cal Gat) i la de la firma Bassols, Blanch i Espona (ca l'Espona)³. Per l'abril de 1880 ja es projecta la carretera que unirà l'estació del ferrocarril amb la vila⁴. El 31 de maig del mateix any, el mestre d'obres Esteve Soldevila presenta un projecte a l'Ajuntament per a la construcció d'obres noves i reparació del camí/carretera entre Sant Joan de les Abadesses i Sant Pau de Segúries⁵ i, pel març de 1884, encara s'estava construint la carretera entre la nostra vila i Olot -l'eix viari era conegut com la "carretera de Sant Joan de les Abadesses a Santa Coloma de Farners"⁶.

LA CARRETERA

Sens dubte, però, l'eix viari més important i que més influirà en el desenvolupament econòmic i urbanístic de la vila serà la carretera

⁴ Aquest primer vial devia ser ben precari, ateses les múltiples reparacions que s'han de fer amb posterioritat a la data assenyalada.

⁵ AHMSJA. Actes Municipals. 19 d'abril de 1880. Aquestes obres, que pugen a 1790 pessetes, reben una subvenció de 1000 pessetes de la Diputació Provincial, segons cartes de Fèlix Macià i Bonaplata, diputat provincial, a l'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses.

⁶ AHMSJA. Actes Municipals. Sabem que pel juny de 1878 ja es construïa i que va sofrir un canvi de traçat per dirigir-se a Ripoll. Aquest fet provocà la queixa de l'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses, formulada el 5 d'abril de 1879. Aquesta carretera devia arribar a Sant Joan de les Abadesses a finals de 1884 ja que, a l'Ajuntament i a alguns vilatans, no els agrada com es connecta amb la vila. La carretera construïda acabava en un camp obert, seguint la margera de la muntanya de Sant Antoni i originava el que es coneixeria més tard com la "l-grega", quan es connectaria amb la carretera de Camprodon, tal com és actualment. L'Ajuntament, segons l'acta de l'11 de desembre de 1884, volia que la carretera fes l'entrada a la vila per la plaça de l'Hospital (actual plaça del bisbe Torras i Bages). Aquesta voluntat de fer que les comunicacions passessin al més a prop possible del nucli urbà aleshores construït, prescindint dels futurs

eixamples, serà una tònica que, com veurem, es repetirà.

⁷ AHMSJA. Actes Municipals. 22 de novembre de 1874: reparació del pont de la Folcrà. 13 i 19 d'agost de 1886: l'Ajuntament de Camprodon interessa el de Sant Joan de les Abadesses en la reparació del pont de la Falguera; l'Ajuntament de Sant Joan paga la meitat del cost de fesmentada reparació.

⁸ AGA-OP-2196. Carretera de 3er. orden de Ripoll a la frontera francesa. Memòria. 31 de gener de 1885. *Siendo inevitable cruzar el Ter entre Ripoll y San Juan de las Abadesas, que se hallan en distinta orilla, conviene efectuarlo en el kilometro 10 y al frente de Sant Joan por tres razones principalmente: primera porque existe en aquel parage un antiquísimo puente que puede utilizarse mediante obras de ensanche y reparación.*

entre Ripoll i la frontera francesa. Aquesta carretera es construeix per la voluntat de substituir els camins rals que encara s'utilitzaven a finals del segle XIX. A més dels traçats sinuosos, aquests camins creuaven el riu Ter per mitjà de ponts estrets, alguns encara pervivents de l'edat mitjana, els quals eren motiu de costoses reparacions ⁷.

Parlant de ponts, fem aquí un breu parèntesi per parlar breument l'estat del Pont Vell a finals del segle XIX. L'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses es veu obligat contínuament a reparar-lo i mantenir-lo. És, sense exagerar, un cordó umbilical de la vila amb el progrés. És el nexa d'unió amb la estació del ferrocarril i el camí cap a Ripoll. És el suport pel qual es condueixen les canonades de terra cuita que abasten d'aigua la vila. I és pas obligat de les diverses agències de transport -no solament de Sant Joan- que l'utilitzen per conduir les mercaderies al ferrocarril. L'estat de conservació del Pont Vell no devia presentar gaires problemes als enginyers encarregats de redactar el projecte de nova carretera, ja que preveuen utilitzar el Pont Vell per travessar el riu Ter ⁸. Amb el tren, però, el Pont Vell és utilitzat amb molta més freqüència que fins aleshores. Els carruatges i els animals que els arrosseguen, malmeten cada vegada més el pont. Fins i tot hi ha qui intenta d'instal·lar-hi una petita màquina de vapor amb vagonetes. Efectivament, sembla que la *Sociedad Anónima de Transportes d'Olot* instal·la un vehicle d'aquestes característiques, anomenat locomòbil, la qual cosa provoca que l'Ajuntament encarregui un dictamen a l'arquitecte municipal d'aleshores, Antoni Coll i Fort, que en desaconsella l'ús per la forta inversió que es necessita per a condicionar el Pont Vell a aquest tipus de vehicle ⁹.

L'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses, conscient del progressiu deteriorament del Pont Vell, estableix, el 1909, una taxa per al pas de carruatges, es restringeix el pas pel pont i demana a la Diputació Provincial una subvenció per a efectuar obres de reparació. Se li denega. I, inevitablement, el 13 de maig de 1909, la part del Pont Vell que dóna al molí gros s'esllavissa, la

Vista de la vila a principis del segle XX. Es veu clarament el mirador del carrer de Vista Alegre, inaugurat pel setembre de 1903. Serà el lloc on es connectarà el Pont Nou.



qual cosa força a restringir encara més el pas de carruatges i mercaderies. L'Ajuntament, mancat de recursos propis, accepta el crèdit que li fa Joan Arnau i Crehuet de 4000 pessetes, per tal de realitzar la urgent i necessària reparació, que comença el 21 de maig de 1909 i acaba pel setembre del mateix any ¹⁰.

La *Carretera de 3er Orden de Ripoll a la frontera francesa, por San Juan de las Abadesas, Camprodon y Molló* era un projecte que ja era inclòs en el Pla de Carreteres de la província de Girona vigent al darrer terç del segle XIX. Els primers estudis s'havien fet en els trams entre Ripoll i Sant Joan de les Abadesses el 1872 i el 1880. Dificultats econòmiques impediren que aquests estudis previs es concretessin en fets. No és fins al 28 de març de 1882, que una Reial Ordre autoritza les despeses d'un projecte seriós que s'encarrega als enginyers Gabriel March i Rafael Coderch. Aquests fan un exhaustiu treball de camp durant els mesos d'agost, setembre i octubre de 1882, i encara l'enginyer Coderch hi treballa durant el 1883 ¹¹. La carretera, a efectes constructius, es divideix en tres seccions, això és, la primera, de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses; la segona, de Sant Joan fins Camprodon, i la tercera, des d'aquesta població a la frontera francesa, per Molló ¹². Cadascuna d'aquestes seccions es dividia en dos trams que, per simplificar-ho, s'exposa en el següent quadre:

1.ª secció	Primer tram De Ripoll a l'entrada de Sant Joan	Segon tram Pont Nou i travessia de Sant Joan
2.ª secció	Tercer tram De Sant Joan a Sant Pau	Quart tram De Sant Pau a Camprodon
3.ª secció	Cinquè tram De Camprodon a Molló	Sisè tram De Molló a la frontera francesa

El projecte inicial fou objecte de diverses modificacions, les quals afectaven, generalment, aspectes tècnics de les noves construccions a realitzar -punts sobretot- i algun traçat discutible del projecte. El 12 de febrer de 1885, l'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses ja s'ha assabentat del projecte de carretera i, per tal d'informar-se de com es planifica la travessia per la vila, encarrega a Esteve Soldevila que s'entrevisti amb els enginyers del projecte ¹³. Tot el referent a aquesta travessia la tractarem més endavant i a part.

Tal com s'especifica en la memòria del projecte i en els dictàmens emesos per la *Junta Consultiva de Carreteras, Canales y Puertos* de Madrid, s'estableix una prioritat en l'ordre de construcció dels trams de la carretera. S'acorda que no és prioritària la primera secció *porque se halla suplida por el ferro-carril de Granollers a San Juan y por un camino carretero de regulares condiciones de viabilidad* ni la tercera *mientras no llegue la carretera francesa al Pirineo y se decida lo que convenga acerca el punto de union con la Española* ¹⁴. Així doncs, els esforços se centren en la construcció de la segona secció, o sigui, de Sant Joan de les Abadesses a Camprodon. La documentació consultada no permet d'assegurar en quin ordre es construeixen els dos trams -3er i 4t- que corresponien a aquesta segona secció. Se subhasta el tercer tram pel maig de 1887, i el quart, per l'abril de 1891 ¹⁵. El que si sabem és que pel mes de febrer de 1892 Manel Blanxart

⁹ AHMSJA. Actes Municipals. 27 de febrer de 1908. Antoni Coll i Fort proposa de reforçar el Pont Vell amb formigó, reconstruir les baranes del pont i, fins i tot, desviar el curs del riu Ter per tal d'evitar que el corrent d'aigua es dirigeixi als estreps del pont. L'arquitecte, però, no acaba la seva argumentació sense abans exposar els arguments de caràcter històric del Pont Vell que desaconsellen les adequacions proposades.

¹⁰ AHMSJA. Actes Municipals.

¹¹ AB-AMSJA. *La Frontera*. 29 d'agost de 1897. Un article de J. Thomas Corrons afirma que aquests treballs es realitzaren durant el mes d'agost de 1884.

¹² AGA-OP-2196 (idem). És molt interessant el tractament que es dona a la localització del pas per comunicar amb l'Estat francès, aspecte que ultrapassa de llarg aquest treball.

¹³ AHMSJA. Actes Municipals

¹⁴ AGA-OP-4812. Madrid, 29 de juliol de 1886 i AGA-OP-2196 (idem)

¹⁵ Una vegada més, l'article de Thomas Corrons, ja citat, entra en contradicció amb altres fonts consultades que detallen primer la subhasta del quart tram.



¹⁶ AB-AMSJA

¹⁷ AGA-OP-2196 (idem)

¹⁸ AGA-OP-4812 (idem)

cobra la indemnització pel camp prop de Sant Joan de les Abadesses, expropiat per la carretera construïda ¹⁶. Tot sembla indicar, malgrat les imprecisions, que aquesta secció de la carretera s'acabaria entre 1892 i 1897.

Pel que fa referència al primer tram de la primera secció, o sigui, la carretera de Ripoll fins a l'entrada de Sant Joan de les Abadesses, el projecte redactat el 1885 no s'executà fins al 1906. Aquest retard és provocat per les moltes reformes i replanteigs que es fan del projecte, sobretot a causa de les discrepàncies respecte de la solució el tram del cingle de Ribamala. El projecte inicial preveia substituir *el camino vecinal existente* que pujava *hasta su cima y el subsiguiente y análogo descenso por medio de un gran rodeo en una cañada* per la construcció de murs sobre els quals es disposava la carretera *robando al cauce parte de su lecho* ¹⁷. Aquesta solució, però, toparà amb les burocràtiques raons de la ja esmentada *Junta Consultiva de Carreteras, Canales y Puertos* de Madrid, que, en el seu informe de 14 de juliol de 1886, aprova reformar el projecte en el tram de Ribamala i proposa la variant que ressegueixi el camí antic. Aquesta modificació és motivada només per l'intent de reduir despeses en una obra *de dudoso resultado* ¹⁸. Aquesta Junta s'assabenta el 24 de novembre de 1898 que les modificacions al projecte ja s'han realitzat. El 7 de gener de l'any següent acorda que ja es pot aprovar definitivament. La carretera, però, se subhasta el 16 de febrer de 1906 i comença a construir-se a finals del mes de maig del mateix any. Desconeixem els motius d'aquest retard. A més, el termini de lliurament de l'obra s'estipula en set anys. Sembla, doncs, que tot plegat s'ho agafaven amb molta calma. Però els Ajuntaments de Sant Joan de les Abadesses, Camprodon i Ripoll reaccionen davant aquesta passivitat i demanen que es modifiqui el traçat del tram de Ribamala i que s'escurci el termini de lliurament de l'obra. A aquesta sol·licitud respon la Junta Consultiva modificant el projecte i aprovant el que ja havia proposat l'enginyer el 1885, això és,



esca,çant el pas de Ribamala i construint els murs dins del riu ¹⁹. Una Reial Ordre de 26 de desembre de 1907 reduirà en 4 anys el termini d'execució de l'obra la qual, es rebrà definitivament el 17 de juliol de 1911 ²⁰.

Fins aquí hem tractat de les parts de la carretera que afectaven externament la vila de Sant Joan de les Abadesses. A continuació, ens centrem en dues parts d'aquesta carretera que fan referència directa al nucli urbà: la travessia i el Pont Nou.

¹⁹ AGA-OP-4812 (idem). Aquesta és una les tres solucions que proposa aquesta Junta. Com a curiositat, les altres dues són la construcció de dos ponts per a creuar el riu Ter i la construcció d'un túnel.

²⁰ AGA-OP-4603. Carretera de 3er. orden de Ripoll a la frontera francesa. Sección de Ripoll a San Juan de las Abadesas. Trozo 1^a. Ingeniero don Federico Moreno Pineda. 1911.

²¹ Actual passeig del comte Guitré.

LA TRAVESSIA I EL PONT NOU

Els antecedents

Amb l'ajut de la planimetria del projecte de Rafael Coderch, situem-nos a Sant Joan de les Abadesses l'any 1885. Urbanísticament, la nostra vila es dividia en tres parts ben marcades. La primera la formava l'edifici del monestir -palau de l'Abadia, església, algunes edificacions hereves de les dependències monàstiques i l'hospital. La segona, la vila vella, amb les edificacions formant una quadrícula i les cases/muralla. I la tercera, al voltant de l'església parroquial de Sant Pol, molt singular, de tipologia de raval; aquesta part la formaven dues illes de cases, això és, una organitzada a tocar el Pont Vell, i l'altra prenent per perímetre el raval i la rambla de la Muntanyeta ²¹. Amb aquesta estructura urbanística, es contemplaven tres solucions per a construir el tros de la carretera que havia de travessar la vila. La primera era utilitzar el Pont Vell, com ja s'ha dit, enfilant un tram del carrer de Sant Pol, actual carrer

²² AHMSJA. Actes municipals. 23 d'octubre de 1886. És molt interessant l'acord que pren l'Ajuntament de reorganitzar l'espai de la confluència dels carrers de Berenguer Arnau i de Ramon d'Urg. Tot sembla indicar que en aquest punt hi havia una font, de dimensions considerables, que s'enderroca per tal d'eixamplar el carrer, fer menys pronunciada la corba en la unió d'aquells carrers i facilitar el pas als nombrosos carruatges que hi transitaven.

²³ AHMSJA. Actes municipals. El carrer del Raval, actual carrer del beat Miró, no trigarà gaire a configurar-se tal com el coneixem actualment. Pel juliol de 1887, ja es dona permís d'obres per a construir l'edifici que fa cantonada entre aquest carrer i el passeig del comte Guifré, tot alineant-lo amb el que ja era construït a la cantonada dels carrers alcalde Pere Rovira i beat Miró.

²⁴ Actualment el coneixem com el moll de ca l'Espona.

²⁵ *Història de Catalunya*, dirigida per Pierre Vilar. Volum VI. Barcelona 1987. pp. 81 i 82.

de Berenguer Arnau, per tombar a l'esquerra, abans de l'església de Sant Pol, prefigurant el que serà el carrer de Ramon d'Urg ²². La segona consistia a construir un nou pont des del final del primer tros de la primera secció de la carretera, o sigui, prop de la riera d'Oganes, fins a l'embocadura de la rambla de la Muntanyeta, per seguir, tot vorejant l'illa de cases, fins al carrer del Raval, encara no delimitat ²³. La tercera consistia a construir un nou pont des del mateix origen de la segona proposta fins als camps de sobre el Molí Gros ²⁴, uns pocs metres aigües amunt del Pont Vell. Aquesta tercera proposta, que s'aprova, estalviaria qualsevol expropiació de terrenys o cases i, per tant, facilitava la seva construcció. Una Reial Ordre de 21 de novembre de 1892 aprova aquest projecte. La seva execució, però, trigarà anys a veure's realitzada. Com a causants d'aquest retard, hi conflueixen molts aspectes de tipus polític, burocràtic, econòmic i fins i tot personal que, a continuació, intentarem desenvolupar.

En aquest punt, cal introduir la figura de Manel Blanxart i Torrabadella (1863-1932), comerciant, adroguer, propietari i insigne patrici de la vila. Podríem afirmar, sense por d'equivocar-nos, que fou un dels personatges més ben situats en la panoràmica política del seu temps a Sant Joan de les Abadesses. Intervingué en moltes iniciatives i fou una persona clau en la temàtica que ens ocupa. Tal com explica Josep Termes ²⁵, el bisbe Torras i Bages impulsa, a partir de 1883, una tasca pastoral encaminada a catalanitzar l'Església definint, mitjançant escrits a la premsa, un cos teòric que permet de reconvertir grans propietaris rurals, fins aleshores més propers a les causes carlines, cap a un regionalisme catòlic. Manel Blanxart, amic personal del bisbe Torras, és un clar exemple d'aquest procés. L'agost de 1903, per exemple, viatja a Madrid, on assisteix al congrés carlista. El 20 de maig de 1906, assisteix a Barcelona a una festa d'homenatge als diputats catalans que s'havien oposat a la Llei de Jurisdiccions, considerada perjudicial per a les aspiracions dels catalans; aquest és un dels primers actes públics d'una coalició d'ideologies diverses, defensora de les llibertats catalanes, que prendrà el nom de Solidaritat Catalana. I el 15 d'octubre del mateix any assiteix al Congrés de la Llengua Catalana a Barcelona. És evident, doncs, que Blanxart cada vegada és més proper a idees catalanistes ajudat per la intensa relació que estableix amb el diputat per Puigcerdà de Solidaritat, Eusebi Bertrand i Serra (1877-1945). Aquest, com veurem, serà un personatge destacat en la consecució de les aspiracions de la vila respecte del Pont Nou i la travessia.

Eusebi Bertrand fa un míting de Solidaritat a Sant Joan de les Abadesses el dia 6 d'abril de 1907 i és possible que, entre el futur diputat i l'Ajuntament, del qual Blanxart era tinent d'alcalde, és parlat de la conveniència de pressionar el Govern de Madrid perquè executés les obres de la carretera corresponents a la travessia i al Pont Nou. En les eleccions del 21 d'abril següent, Solidaritat Catalana assoleix un triomf històric a tot Catalunya i Bertrand i Serra surt elegit diputat per Puigcerdà. Mantindrà aquest càrrec fins al 1923. El 4 de maig de 1907, Blanxart visita Bertrand a Girona i parlen del Pont Nou: Bertrand demana a Blanxart **si el poble veuria amb gust que el pont de la carretera fos al capdavant de la Muntanyeta**. Blanxart respon

afirmativament.

Es posa fil a l'agulla per tal que el govern central escolti la voluntat de la vila proposada per Blanxart. Es redacten instàncies i es fan visites durant tot l'any 1907. Fins que el 22 de febrer de 1908 la *Gaceta de Madrid* publica l'edicta pel qual s'inclouen, en el pla de carreteres executables el 1908, les obres del Pont Nou i la travessia de la carretera de Ripoll a la frontera francesa per Sant Joan de les Abadesses²⁶. S'havia aprovat, però, el projecte tercer; recordem-lo: es construïa un pont, aproximadament des de les actuals cins fonts fins a l'altra margera del Ter, entre el Pont Vell i la fàbrica de filatures Espona, ja construïda per aquestes dates. La ubicació del pont en aquest punt permetia l'enllaç amb la carretera de Camprodon per mitjà d'un vial que s'obriria en uns terrenys no edificats i, per tant, de poca dificultat constructiva. Des del punt de vista dels enginyers, era l'opció més senzilla.

L'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses i la vila no accepten aquest traçat. Quatre dies després de la publicació de la inclusió de les obres, es fa una crida general per la vila convocant a tothom a una reunió oberta a l'Ajuntament per tractar l'afer. L'endemà es reuneix el poble a la Casa Consistorial²⁷ i s'acorda de redactar una instància al Ministre de Foment per tal de sol·licitar que el Pont Nou és construïxi al capdavant de la rambla de la Muntanyeta. És molt interessant l'informe de l'arquitecte municipal Antoni Coll i Fort que s'utilitza en aquesta reunió, el qual exposa les alternatives per al pont i la travessia i reflecteix les preocupacions dels vilatants. Transcrivim-ne el fragment següent:²⁸ "l'emplament señalat [...] és obertament perjudicial als interessos generals de tota la Població per quant quedarà aquesta Vila completament aïslada y separada de tot el transit qu'uneix y relaciona las comarcas de Camprodon, Olot y la nostra estassió del Ferrocarril. Si aquet projecte se realisés dono per morta la població per considerar impossible del tot recuperar la vida que perdrá per més sacrificis morals y materials que realisés." Seguidament, l'arquitecte proposa diferents alternatives de la

²⁶ AHMB. *Gaceta de Madrid*, número 53, pàgina 754.

²⁷ AB-AMSJA i AHMSJA. Actes Municipals. Recordem que la seu de l'Ajuntament era l'edifici de la plaça del Forn, número 1, actual plaça de l'Abadessa Emma. El seu trasllat a la plaça Major no es fa fins a finals del mes de març de 1908. La primera sessió al nou Ajuntament és el dia 2 d'abril de 1908.

²⁸ AHMSJA. Lligam 92.



Datable aproximadament entre 1885 i 1890, aquesta fotografia ens permet d'imaginar el lloc on es projectava el Pont Nou, entre el molí Gros, en primer terme, i el Pont Vell. El pont hauria desembocat en els camps sense urbanitzar, a l'esquerra de la imatge.

²⁹ AHMSJA. Actes Municipals. Es dona compte de la visita a Eusebi Bertrand els dies 9 d'abril de 1908 i 20 de juliol del mateix any; en aquesta darrera, s'informa que el diputat Bertrand veu difícil el canvi de projecte.

travessia per la vila, opcions que, segons ell, han de reunir tres característiques: **"que sia econòmic, que per sas condicions técnicas pugui ésser acceptat per l'estat y finalment que no destrueixi las condicions urbanas de la població"**. Les propostes d'Antoni Coll són cinc. Per la primera opció, cal fer un exercici d'imaginació ja que la travessia es contruiria seguint una línia recta imaginària que aniria des del Pont Nou fins a ca la Bonica; actualment és una gran illa edificada, però aleshores aquests terrenys eren horts. Tot i això, aquesta opció és molt costosa per al municipi, que ha de fer-se càrrec de les despeses d'indemnització dels terrenys afectats per la travessia. La segona opció que es proposa arrenca de la rambla de la Muntanyeta, per continuar pel carrer Comella, obert el mes de febrer de 1902, per enllaçar amb la carretera de Camprodon pel mig dels camps. La tercera seria com la segona, però, en lloc d'enllaçar amb la carretera de Camprodon pels camps, davant de Sant Pol tombaria pel carrer d'Olot, actual carrer de Pere Rovira, fins a tocar l'era de l'Àngel, per tombar a l'esquerra i, en línia recta, connectar amb les carreteres d'Olot i Camprodon. És important de fer notar que, respecte a aquestes segona i tercera opció, l'arquitecte deixa clar que **"se tindria que achanflanar el jardí de Can Quey i la casa que y ha ara"**. La quarta opció seguiria tota la rambla de la Muntanyeta fins al Passeig, per tombar a mà esquerra pel carrer del Raval i seguir fins a la carretera de Camprodon; aquest traçat és contemplat en el projecte de 1885 perquè l'esmentat carrer, com ja s'ha dit, no era definit encara. El 1908, però, ja ho és, i l'amplada entre els edificis no és reglamentària -7 metres-. Per tant, aquesta opció és presentada gairebé d'una manera testimonial. La cinquena i darrera opció seguiria la rambla de la Muntanyeta i pel mig del passeig de l'Era Gran i tombaria al davant del monestir, a mà esquerra, per connectar amb les carreteres d'Olot i Camprodon. L'argumentació en contra d'aquesta opció és important. Vegem-la: **"el més important de tots [els inconvenients] es la destrucció del Hermosíssim passeig que y ha à l'alta montanya en el pit de la població de St. Joan"**. Per últim, Antoni Coll i Fort aconsella que l'opció més beneficiosa per a la vila i per a l'Ajuntament és la segona, o sigui, rambla de la Muntanyeta, carrer Comella i, pels camps, fins a la carretera d'Olot i Camprodon.

Amb aquests arguments es redacta la instància dirigida al Ministre de Foment per demanar el canvi de projecte. Es creu oportú, a més, que cal acompanyar-la amb signatures de vilatans de la vila per tal de donar-li més força; al cap d'una setmana es comença la recollida, i en tres dies s'aconsegueixen 450 firmes que, juntament amb la instància, l'Ajuntament lliura a Eusebi Bertrand el dia 13 de març de 1908.

Hi ha un cert nerviosisme a l'Ajuntament. Es tem que els arguments esgrimits en els escrits no convencin els funcionaris del Ministeri. La impaciència es fa visible quan les actes municipals consignen les freqüents gestions dels emissaris enviats a Eusebi Bertrand per tal de conèixer les notícies que poden produir-se respecte de les aspiracions del municipi ²⁹. Fins que, el 10 d'octubre de 1908, es publica la Reial Ordre que desestima el canvi de projecte. És una mala notícia, que causa decepció al consistori. Però es reviu l'esperança d'aconseguir allò tan desitjat quan l'Ajuntament

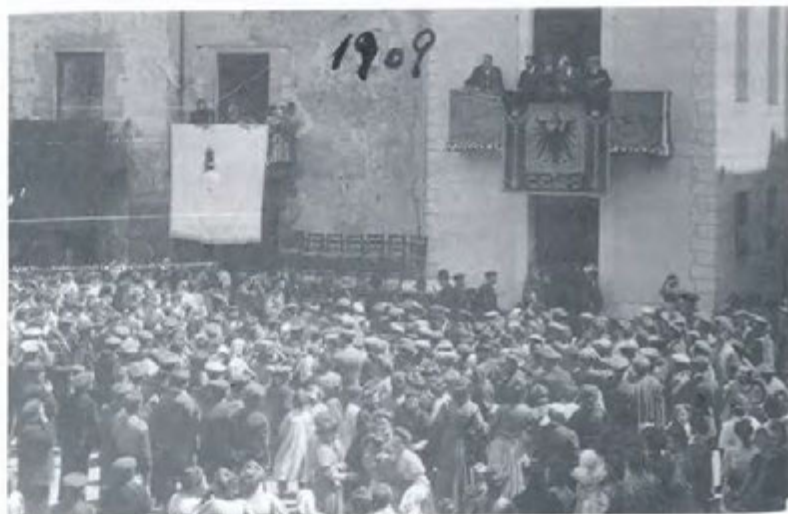
s'assabenta que Alfons XIII, rei d'Espanya, visitarà Ripoll el dia 6 de novembre següent. Es torna a convocar al poble, aquesta vegada a l'escola de nois, per al dia 4 de novembre i es redacta un escrit que es lliurarà al president del govern, Antoni Maura. Si analitzem l'esmentat escrit³⁰, prescindint una mica de la perspectiva històrica necessària, veiem que la introducció és digna de l'època ***"el ayuntamiento de San Juan de las Abadesas, convencido de los altos y nobles propósitos que os guían se permite llegar hasta los pies de Vuestra Majestad para encontrar gracia en la soberana magnimidad de vuestro corazón"***. Hi ha apartats de redacció patètica, per exemple el que serveix per a criticar el projecte aprovat ***"Sería perjudicial porque la travesía se propone por el exterior de la población dejando á esta enteramente aislada y ya sabeis, señor, que el aislamiento es la muerte. La villa de San Juan de las Abadesas carece de comarcas afluentes por el aislamiento en que tambien la deja la carretera de Santa Coloma y sin los mercados que las facilidades de comunicacion crean y desarrollan y perdida la pujanza que nos proporcionaba la explotación de las minas hulleras cercanas por el agotamiento de las mismas no nos queda otra esperanza de progreso y beneficio que la del tránsito comercial por el interior de la villa."*** Finalment, una gran ensabonada per a aconseguir allò que es demana ***"nos consta que en el ánimo de Vuestra Majestad es muy copioso el caudal de la benevolencia y estamos persuadidos de que nunca disfrutais de mayor dicha que cuando podeis satisfacer las aspiraciones de los pueblos que os aman."***

L'aprovació definitiva del projecte

Altra vegada vindran setmanes i mesos a l'espera de la resolució de l'afer. El 17 d'abril de 1909, una comissió de l'Ajuntament informa de la visita efectuada a Eusebi Bertrand dies enrere en el sentit que, tècnicament, el canvi de projecte és un fet i només manca la signatura de la Reial Ordre corresponent. Per tal de vetllar aquest darrer tràmit, Eusebi Bertrand es trasllada a Madrid. Finalment, el 24 d'abril de 1909, a dos quarts de cinc de la tarda, es rep un telegrama d'Eusebi Bertrand, el qual informa que el Ministre de Foment ha signat la Reial Ordre que aprova el projecte que es volia, o sigui, que el Pont Nou s'enllaçarà amb la rambla de la Muntanyeta i la travessia passarà pel mig de la vila. L'alegria és unànime. Repiquen les campanes i es fa una crida per la vila. A les 6 de la tarda, l'Ajuntament es reuneix en sessió extraordinària i s'acorda nomenar fill adoptiu de la vila Eusebi Bertrand i Serra i dedicar-li un carrer de la travessia.

La gran festa per celebrar la aprovació del canvi de projecte es fa el 28 d'abril de 1909: Sant Joan de les Abadeses volia, amb l'Ajuntament al davant, fer una pública i espectacular rebuda a Eusebi Bertrand i Serra. El dia abans s'havia fet una reunió a l'escola de nens per a preparar els actes de la visita. El dia 28 es

fan dos passants amb músics, un a les set del matí i l'altre a les deu. Els obrers de les fàbriques no treballen. Els nens i nenes de les escoles de la vila són convocats, amb banderes, al Pont Vell. A un quart de dotze, el diputat Bertrand i el president de la Diputació de Girona, Isidre Riu, arriben a la vila. Son rebuts per l'Ajuntament i una important manifestació de vilatans que, entusiasmats, donen mostres d'afecte al diputat. La comitiva, precedida per la cobla 'La Lira Olotina' es dirigeix al monestir on assisteix a una curta cerimònia: es descobreix i s'adora el Santíssim Misteri. Seguidament, fan via cap a la Casa de la Vila i, des del balcó, Bertrand dirigeix unes paraules d'agraïment: **"Vostre envejable unitat de criteri, vostre germanor és el que m'ha donat força per vèncer les dificultats, ja que s'adonaren que darrera meu hi havia un poble, tot Sant Joan de les Abadesses, i a tothom ha de fer-se extensiva la felicitació. Visca Sant Joan de les Abadesses!"**. A continuació, se celebra sessió extraordinària de l'Ajuntament per tal de comunicar a Bertrand els acords presos en la sessió del dia 24, abans comentada. Eusebi Bertrand correspon a l'afalagament que li dispensava la nostra vila dient **"Estic confós per les vostres proves d'afecte, poc freqüents en aquest món de desenganys; no hi ha paraules apropiades per mostrar el meu agraïment i tant m'entusiasma i admira la vostra unió, lligada per l'únic nobilíssim ideal i afany de veure pròspera, rica i gran aquesta població que, si abans us ofería el meu concurs com a diputat, des d'ara les excel·lències de l'ànima que jo tingui, fins que en sigui, seran per la vila de Sant Joan"**. Després, la comitiva es dirigeix a la fonda ca la Bonica a fer un dinar. Val la pena de transcriure algun paràgraf dels parlaments que s'hi van fer. El de Manuel Blanxart, impregnat d'eufòria catalanista i influït, sens dubte, pels esdeveniments polítics del moment, diu el següent: **"Erem el 6 d'abril de 1907. La Solidaritat Catalana, aquest moviment de forces de defensa de les reivindicacions catalanes, segellada amb la magestuosa festa del maig de 1906, a les que vaig tenir l'honor d'assistir en representació d'aquest Ajuntament, féu**



Rebuda d'Eusebi Bertran i Serra, a la plaça Major. 28 d'abril de 1909.

una crida de pau i germanor. Sota la bandera de la terra era convenient ajuntar-nos tots. Aquestes muntanyes, testimoni i bressol de la formació de la Nació Catalana, no podien mirar amb indiferència el moviment salvador. Cors virils, nobles i patriotes es prestaren a portar la veu als pobles. En els que formen un dels districtes més catalans de la nostra terra, se'ns oferí per ser el nostre mandatari a ... Perquè anomenar-lo? Aquí el tenim!". I el parlament d'un dels metges de la vila, el doctor Mariano Gayarre Ríos, pel que significa d'integració d'un emigrant al nostre país: "Jo no soc català -s'entén de naixement- mes a Catalunya dec el poc que he estat. Fa 35 anys que visc a Catalunya, 5 a Sant Joan i, creieu-me, senyors, em crec català des d'aleshores. Sento com el que més les desgràcies i penes de la terra catalana com he sentit les de la meva pàtria. Glòria a la terra catalana que dóna fills com el senyor Bertrand que amb afany procuren enlairar llurs pobles". Clos l'acte, Eusebi Bertrand i els seus acompanyants es dirigeixen cap a Camprodon i Llanars. La festa, però, continua amb dues ballades de sardanes, davant de ca la Bonica una, i a la plaça Major l'altra. En resum, aquesta diada festiva es pot considerar significativa i important en la mesura que es manifesta un rerafons polític a l'acte. L'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses, davant d'unes aspiracions justes, és ajudat per un moviment catalanista que necessita aquests actes patriòtics per a demostrar la seva força. El ressò exterior que tingué aquesta "triomfal rebuda" es destaca en els principals diaris del país, com per exemple en les corresponents cròniques al Diari de Barcelona i a La Veu de Catalunya³¹. Aquesta eufòria rebrà, lògicament, les crítiques més agudes i punyents de l'estament polític més reaccionari i anticatalà del districte electoral de Bertrand, representat pels seu més directe adversari, don Pablo Pedraza "*Perteneciente á una familia muy noble y de reconocida fama de raza bien militar, hijo del general Pedraza, joven abogado, muy ilustrado y de grandes conocimientos, de alma viva y franca, activo y enérgico en todos sus actos de grandes y sólidos sentimientos*"³².

³¹ AB-AMSJA. Cròniques publicades els dies 8 i 15 de maig respectivament.

³² AB-AMSJA. Hoja electoral Pro Pedraza.



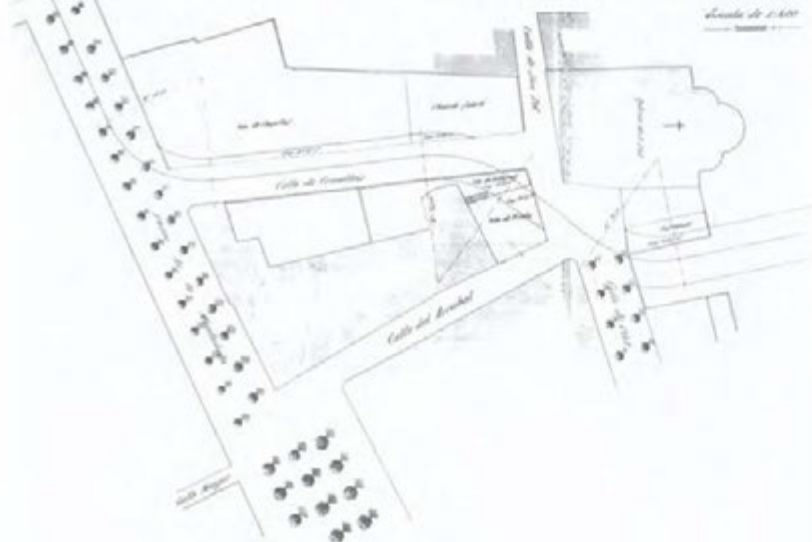
A la finca "La Ricarda" del Prat de Llobregat, Eusebi Bertrand i Serra -el segon per l'esquerra, assegut- rep l'homenatge del principals estaments de la vila.

Calia reconèixer, també, la col·laboració del Rei, del president del Consell de Ministres i del ministre de Foment pel canvi d'ubicació del Pont Nou. Per això l'Ajuntament aprova els respectius agraïments el dia 6 de maig de 1909.

Pel mes de juny d'aquell mateix any es realitzen els estudis de detall del futur pont i travessia. A criteri dels enginyers, el traçat de la travessia que donava menys problemes tècnics era el que seguia la rambla de la Muntanyeta, el passeig de l'Era Gran i, davant del monestir, trencava a mà esquerra per enllaçar amb les carreteres de Camprodon i d'Olot. Les altres opcions possibles implicaven, a més d'expropiacions de terrenys, l'enderroc d'algunes cases. L'opinió favorable a aquest traçat devia topar de seguida amb l'opinió de l'arquitecte Antoni Coll, el qual devia pressionar de valent l'Ajuntament perquè s'hi oposés. Efectivament, el 15 de juliol de 1909, la corporació municipal acorda demanar a l'enginyer



Abans i després de l'obertura del carrer de Comella i el seu ús com a travessia.



Projecte de la travessia de Sant Joan de les Abadesses. Obertura del carrer de Comella. 9 de febrer de 1911. AHMSJA.

en cap de les obres, Federico Moreno, que la travessia passi pel carrer del Raval o pel de Comella. A la sessió del dia 31 d'agost següent, hi assisteix l'enginyer Moreno, el qual proposa diferents alternatives per a la travessia. Escoltats els arguments tècnics favorables i desfavorables, l'Ajuntament acorda que es construeixi pel carrer de Comella. S'estipula que aquest vial tindrà 10 metres d'amplada dins el casc urbà, i 14 quan en surti. El ferm serà amb pedra esmicolada. El que també queda clar és que l'Ajuntament ha de proporcionar els terrenys i construir les voravies de la travessia.

L'espai de la travessia

Analitzem sintèticament l'espai que ocuparà la travessia. A partir del futur Pont Nou, en direcció a Camprodon, l'amplada de la rambla de la Muntanyeta no ofereix cap problema a l'obertura de la travessia, ben al contrari del carrer de Comella, que tenia una amplada insuficient. Calia expropiar una estreta franja de terreny, propietat, en la seva major part, d'Esperança Marsal, vídua de Gonçal Comella. Al final d'aquest carrer, calia expropiar un petit tros de terreny propietat de Filomena Vidal i Cambras, vídua de Jaume Bellapart i Torrent. El problema de veritat ve després del carrer de Comella, on cal enderrocar una casa, assenyalada amb el número 1 del carrer de Sant Pol, propietat de Tomàs Folcrà i Casals. A continuació d'aquesta casa, cal desafectar un terreny de la parròquia, al costat de l'església de Sant Pol, que havia estat cementiri d'albats. A partir d'aquest lloc, la travessia discorre per camps i horts propietat del marquès de Puertonuevo i de Dolors Surroca, vídua de Pastors.

L'arquitecte Antoni Coll i Fort dibuixà aquest pergami que acredita a Eusebi Bertrand i Serra com a fill adoptiu de Sant Joan de les Abadesses. AB-AMSJA.



Mentrestant, encara calia concloure l'homenatge a Bertrand. L'Ajuntament havia encarregat a Antoni Coll i Fort la confecció d'un pergami artístic en el qual constés la condició de fill adoptiu de Sant Joan de les Abadesses. El present constava de vuit fulls dins una caixa de fusta, folrada amb seda blanca, en el primer dels quals hi havia representada una dona, d'aire modernista, que assenyalava el nou emplaçament del pont. La resta de fulls era formada per signatures de les institucions més representatives de la vila: **"Ayuntamiento, juzgado, clero parroquial, juntas oficiales, sociedades de instrucción, obreras y recreativas, maestros públicos y particulares y vecinos de la villa"**³³. En total, sumaven 400 signatures que es lliuraren a Eusebi Bertrand i Serra el dia 30 de setembre de 1909, a la finca que el diputat tenia al Prat de Llobregat. Aquest artístic estoig s'exposà, durant uns quants dies, en una botiga del carrer de Ferran de Barcelona.

Respecte a la travessia, gairebé tot el 1910 és un any de tràmits burocràtics. El 19 d'octubre d'aquell any, una Reial Ordre aprova el projecte definitiu de travessia. Malgrat el temps passat, l'Ajuntament no ha complert el compromís de facilitar els terrenys a l'Estat per tal que l'obra es subhasti. Pel gener de 1911, es nomena una comissió que gestioni i agiliti l'adquisició dels terrenys. El 16 de febrer de 1911, el marquès del Puertonuevo i Esperança Marsal, vídua de Comellas, signen els respectius documents segons els quals tenen **"el honor de participar a V.S. de mi parte el ofrecimiento gratuito al Magnífico Ayuntamiento de su presidencia de todos los terrenos de mi propiedad afectados por el paso de la travesía"**³⁴. El 29 de març del mateix any, Josep

³³ AB-AMSJA. *Las Noticias*, 1 d'octubre de 1909.

³⁴ AHMSJA. Lligall 92. Els documents de cessió d'aquests dos propietaris són idèntics.

Torras i Bages, bisbe de Vic, cedeix *"el terreno necesario del lugar llamado cementerio de párvulos, hace tiempo ya debidamente exhumado, para el paso de la carretera que de Ripoll se dirige a la frontera francesa, y lo cedemos gratuitamente"*

³⁶ AHMSJA. Idem.

³⁵

La disponibilitat dels terrenys de la vídua de Pastors no serà tan fàcil. Per mitjà del seu advocat i cosí, Alfons Surroca, el 5 de març de 1911 informa l'Ajuntament que ja es pot disposar lliurement dels terrenys afectats. Posa una condició: abans de disposar-ne, s'hauran de satisfer dos terços del valor dels terrenys taxats per dos perits, un en representació de l'Ajuntament i l'altre de la vídua de Pastors.

Els mesos passen fins que un contundent escrit de l'enginyer en cap de la província de Girona, Blas Sorribas, del 4 de desembre de 1911, exposa a l'Ajuntament, a mode d'ultimàtum, que si en vint dies no s'han lliurat a l'Estat els terrenys de la travessia aprovada -que és pel carrer de Comella- *"podrá el Estado desistir del nuevo trazado de travesia y subhastar el del antiguo proyecto"*. El dia 7, l'Ajuntament contesta a l'enginyer comunicant la voluntat del consistori de mantenir el traçat de la travessia pel carrer de Comella. L'Ajuntament sap, però, que ha de trobar ràpidament una solució per a adquirir els dos llocs de la travessia que encara no li pertanyen: els terrenys de la vídua de Pastors i el que ocupa la casa de Tomàs Folcrà, al carrer de sant Pol. El dia abans, s'havia signat el contracte de compra de la casa de Tomàs Folcrà, al preu d'onze mil dues-centes vuitanta pessetes que l'Ajuntament abonarà al propietari en quatre terminis anuals. L'última clàusula específica, però, que la casa venuda no podrà enderrocar-se fins que s'haurà pagat la totalitat del seu import. Pel que fa als terrenys de la vídua de Pastors, Joan Verdaguer i Solanich, perit per part de l'Ajuntament, i Jaume Bofill i Garriga, perit per part de la propietària, valoren, el 18 de desembre, els sis-cents set metres quadrats i mig que s'expropien en set-centes vint-i-nou pessetes. Una sessió extraordinària de l'Ajuntament el



El passeig del comte Guifré l'any 1907. Es poden veure les tres fileres d'acàcies que es tallarien a finals de 1916 per tal de fer passar la travessia pel mig del passeig.

²⁶ AMSJA. Actes Municipals. És molt interessant aquesta enquesta ja que se'n dona una exacta radiografia de la nostra vila que reproduïm.

mateix dia 18 aprova totes dues adquisicions.

Com veiem, l'economia municipal no permet de disposar immediatament dels terrenys de la travessia ja que, fins que la casa del carrer de sant Pol no sigui totalment pagada, no es podran facilitar a l'Estat els terrenys i, per tant, la travessia no podrà ser construïda. L'Ajuntament es troba en una situació compromesa. Per això demana consell a un advocat, Francesc Albó i Martí, que, interpretant l'escrit de l'enginyer Sorribas, aconsella a l'Ajuntament que presenti els documents de cessió i venda aconseguits, malgrat que, en algun cas, no es tinguin les escriptures per no haver completat el pagament.

La construcció de la travessia

És lògic de pensar que, fins que no fós enllestit el Pont Nou, poc sentit tenia la construcció de la travessia. La Prefectura d'Obres de Girona, gràcies als darrers tràmits explicats unes ratlles més amunt, ja tenia el compromís de la quasi totalitat dels propietaris dels terrenys per on havia de passar la travessia. Es podien, doncs, esmerçar tots els esforços per començar l'obra més costosa: el Pont Nou. Fins a l'abril de 1914, però, l'afer no agafa una embranzida, que serà definitiva, per a la construcció de les obres. La Mancomunitat de Catalunya, recentment constituïda, fa una enquesta als municipis de Catalunya, els quals responen sobre les infraestructures que convenen a les respectives poblacions. El 26 d'abril de 1914, l'Ajuntament de la vila, partint d'una proposta elaborada per Manel Blanxart, contesta aquesta enquesta amb una llista de les necessitats i mancances de Sant Joan: en primer lloc, hi destaca la travessia i el Pont Nou ³⁶.

La Corporació Municipal visitarà el President de la Mancomunitat de Catalunya, Enric Prat de la Riba, per tal d'interessar-se per la resolució de les peticions que se li han fet. El 12 d'agost de 1914 es publica a la *Gaceta de Madrid* la relació de la construcció de carreteres de la província de Girona a càrrec de l'Estat: la travessia i el pont hi són. El diputat per Puigcerdà, Eusebi Bertrand, torna a recomanar les obres de la nostra vila. Efectivament, el 26 d'octubre de 1914, l'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses s'assabenta, per mitjà de Bertrand, que el Ministre de Foment ha lliurat la primera quantitat de diners per a la construcció de la 1a. secció del 2n. tram de la carretera de Ripoll a la frontera francesa, això és, la travessia i el pont. En la mateixa acta, l'Ajuntament demana a l'enginyer Moreno que comencin aviat les obres ja que "**la classe obrera es troba en situació de crisi**". Després de fer un darrer replanteig del pont, les obres comencen el 19 de novembre de 1914. Fins a mitjan 1916, tots els recursos econòmics es destinaran a aquesta obra. Tot el que es refereix al procés constructiu del Pont Nou ho analitzarem posteriorment.

Per la documentació que hem tingut al nostre abast, es pot deduir que, pel mes de setembre de 1916, es preveu de començar les obres de la travessia. Per aquesta data, ni la petita franja de terrenys aleshores propietat de Pelai Bellapart, ni els terminis de pagament de la casa que havia estat de Tomàs Folcrà i Casals al carrer de sant Pol, adquirida per l'Ajuntament per a enderrocar-la,

CARRETERES CONSTRUÏDES

Primera.—La de Ripoll per St. Joan les Abadesses i Camporodó a la frontera francesa. Faltà la construcció del pont i travessia d'aquesta vila, ja aprovat per l'Estat, fet el replanteig, i sortí en el pla d'obres a substituir a la d'aquesta província.

És d'absoluta necessitat la construcció d'aquest pont ja que en l'actualitat queden incomunicada la província, i el que serveix per al trànsit propi del municipi, en adquisició, està el de difícil pas a la carretera ja que ho utilitzen la carretera de Camporodó i part de la d'Olot. D'aquesta carretera també falta el traç de Camporodó a la frontera aprovat també per l'Estat i la construcció. Faltà una sèrie de treballs per tota la carretera, tant pel servei de postalers com de mercaderies, per la rebuda que amb França s'hi establirà.

Segona.—La de Sta. Colòma de Perxos, per Olot a St. Joan de les Abadesses. És acabada. Deuena necessitat-se cosa d'un kilòmetre per a completar. Té molta importància per a la vila, ja que s'extremarà la per l'obra de creua de gran perjudici al comerç. La travessia es fa, sense indemnització, desboscant a un ample pasadís. La construcció d'aquest traç fora de poca importància ja que les obres de línia a les abastades, i l'indemnització de terrenys podria fer-se a cost dels que avui passa, ja que cal per tot el mateix propietari.

Aquestes dues carreteres tenen molt tràfic tant en el transport de mercaderies a càrrec de varies agències i certes particulars, com en el servei de passatgers amb carruatges a totes les estacions i estacions dels trens.

OBRES A CONSTRUÏR

Primera.—Cami veïnal al poble d'Ogassa, de 6 a 5 kilòmetres. Els estudis i plans són aprovats i fet el replanteig.

En el traçat d'aquest camí, que condueix a les mines de carbó, hi ha establertes cinc filateries de ciment que exporten cada dia 200 tonelles. Actualment presta servei un camí antic pel que passen carros amb molta dificultat.

Segona.—Cami veïnal al poble de Vallfogosa, 7 kilòmetres. És de feia construcció, de poca importància les obres de línia i l'indemnització de terrenys important poc més que la pagar part pertencent als comuns dels dos pobles. Per la comunicació se serveix avui de un mal camí de ferrocarril.

Tercera.—Cami veïnal a St. Salvador de Vinyà, passant per Collbató i St. Pons d'Antons. Deuena sortit de la carretera de Camporodó a uns 3 kilòmetres d'aquesta vila i acabar en a la construcció de l'Estat del St. Pau de Segúres a les Franques. Són d'utilitat per a pobles de la comarca de Vinyà que veuen tot producte agrícola en aquesta vila i a la vila de Ripoll. Avui hi ha camí de ferrocarril i intransitable. Té extensió uns 10 kilòmetres.

TELÈFONS

Abans que hi ha arribat establert tant a Ripoll com a Olot fora feia allargar-hi fins aquesta població convenint en aquesta mitjana tant per als laborants de l'alt i d'alt que tenen llocs magatzems a Ripoll, i, a més, una altra mitjana per al comerç, ja que a dita capital hi té la major part de les relacions i anàlogues i l'ajuntament per les comunicacions oficials amb la capital de la Província.

TELEGRAF

Hi ha estació del Govern, constant-se servei limitat.

CORREUS

Falta la estació per a la veïna d'Olot. La correspondència va i ve per Grandollers, Barroels, amb 24 hores, quan l'automòbil que presta el servei de passatgers, entorre el trajecte amb una hora.

Se sol·licita aquest servei per a la correspondència del llogar de Puigcerdà, ja de Castanya, Vall de Ribes, etc. a la capital de la Província.

Abans el traçat que té el Centre en aquesta vila, tant com es cap del Ferro-carril i les poblacions que d'aquí el reben, sols hi ha carretera, que deuira ser Administració.

Falta una plana de cables per el reparar als veïns que viuen al agerri més que fins ara de 1500.

El resultat els dies febles i amb aquest establiment podria repartir-se-hi, dividual el districte que forma les cases de camp, en les grupos, dos dies la setmana a cada un.

Resposta de l'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses a l'enquesta de la Mancomunitat de Catalunya. 1914. AB-AMSJA.

haurien d'haver estat, teòricament, satisfets. Per tant, sembla que es pot procedir al seu enderroc. És gairebé segur, però, que el pacte signat entre el propietari i l'Ajuntament no es va complir ³⁷. Alguna intenció amagada hi devia haver quan, el 20 d'agost de 1916, un grup de veïns de la vila, encapçalats per Jaume Soldevila i Roqué, aleshores jutge municipal, signen una instància a l'Ajuntament demanant un altre canvi de traçat de la travessia. Aleshores, l'Ajuntament crea una comissió, formada per Manel Blanxart, Jeroni Pujol i Josep Font, per a estudiar la proposta i buscar solucions i arguments a favor i en contra de la petició formulada pels veïns. En concret, la instància no ofería cap alternativa; era una instància que s'oposava al traçat de la travessia pel carrer de Comella **"derribando la casa de la esquina, frente a San Pol [...] produciría gravísimos perjuicios a todas las clases sociales de nuestra villa [...] tener que derribar la casa sin necesidad [...] nuestra población está fallada de Ensanche [...] ahorrando el derribo de una importante casa"**. En resum, l'argumentació en contra d'utilitzar el carrer de Comella com a carrer de la travessia és concreta en els següents punts:

- 1.- Impedeix el desenvolupament normal d'un eixample.
- 2.- S'ha d'enderrocar la casa del carrer de sant Pol.

Més amunt hem indicat que, darrera d'aquesta instància, hi podia haver alguna intenció amagada. Efectivament, un dels signants és Pere Folcrà i Casals, germà del difunt propietari de la casa a enderrocar.

Amb bona o amagada intenció, la comissió de l'Ajuntament emet el seu dictamen el 16 de setembre de 1916. Per fidelitat al document, transcrivim a continuació part del seu contingut: **"La travesía, partiendo del Paseo de la Montanyeta debería recorrer todo el mismo, continuar por el Paseo de la Era gran hasta el huerto de doña Dolores Camprubí en cuyo punto por medio del correspondiente ángulo o curva pasar á los terrenos de los señores de Pastors y Marqués de Puerto Nuevo en dirección á donde parte el trozo 3^o de dicha carretera. Para su ejecución procede indemnizar el huerto de la señora Camprubí y entenderse con los señores Pastors y Marqués, para permutar los terrenos que ya tienen cedidos en la travesía aprobada. Las ventajas de la modificación, no hay que ponderarlas, ya que el trasito por el nuevo trazado favorecería á las dos zonas en que está dividida la villa y sería el punto de partida para su ensanche. De otra parte el enlace de la carretera con la calle de Olot y plaza del doctor Torras y Bages, formaría una avenida, dando gran visualidad al famoso y antiguo Monasterio, que podría ser admirado de cuantos transitaran por la ancha vía y sería motivo de que por el Ayuntamiento, se convertirían los alrededores del romanico Cenobio en hermosas alamedas de extensos paseos"** ³⁸. La proposta de la comissió serà aprovada pel Ple el dia 17 de setembre. El dia 21, l'Ajuntament s'entrevista amb Eusebi Bertrand i Serra perquè influeixi per a aconseguir un altre canvi de projecte. Com fins ara, el diputat era receptiu a les propostes que provenien de la vila que anys abans l'havia nomenat fill adoptiu. I l'Ajuntament, amb una decisió massa precipitada, a mitjan octubre de 1916, ordena tallar

³⁷ AHMSJA. Actes municipals. En la sessió de l'Ajuntament del 8 de febrer de 1917, es facultà l'alcalde, Josep Salvadó i Savé, perquè procedeixi al pagament als hereus de Tomàs Folcrà i Casals de la casa que adquirí l'Ajuntament i que va ser enderrocada per tal que fos ocupada per la travessia.

³⁸ AHMSJA. Lligall 92.

³⁹ AHMSJA. Actes municipals. Els arbres d'aquests dos llocs havien estat plantats pel març de 1875, aproximadament.

⁴⁰ AHMSJA. Actes municipals. El 19 de novembre de 1916 l'Ajuntament compra al jardiner Hipòlit Planas, de la Garriga, 20 acàcies piramidals, 30 castanyers, 36 acàcies boles, 100 pollancre, 43 moreres verdes i 2 sinamoms.

totes les acàcies de la rambla de la Muntanyeta i la renglera central del passeig de l'Era Gran ³⁹.

Aquesta vegada, la Prefectura d'Obres de Girona no cedirà a les sol·licituds d'un consistori en el qual cada canvi d'alcalde implicava un canvi de traçat de la travessia. Ja l'enginyer de les obres, Federico Moreno, havia avisat l'alcalde, pel setembre d'aquell any, que calia començar a enderrocar la casa del davant de Sant Pol. Per tant, no podent endarrerir més el començament de les obres, el 27 d'octubre s'enderroca l'antic cementiri dels albats, al costat de l'església de Sant Pol. El 12 de novembre, la Prefectura d'Obres notifica a l'Ajuntament que l'endemà procedirà a l'enderroc de la casa. En poques setmanes, s'havia obert l'espai necessari per al pas de la travessia de la vila. Durant el mes de desembre es plantaran els arbres que havien de substituir els arrencats el mes anterior al Passeig i a la rambla de la Muntanyeta i, de nous, als carrers definits per la travessia ⁴⁰. Sortosament, molts d'aquests arbres, com els castanyers del Passeig, encara es conserven actualment.

És gairebé segur que el terreny que faltava expropiar, el de Pelai Bellapart, fou ocupat per la travessia sense haver-se fet el pagament corresponent. És possible, a més, que el propietari tingués la intenció de cedir-lo gratuïtament al municipi. En realitat, no signà mai cap document de donació; però és ben cert que, de paraula, ho havia manifestat al consistori santjoaní. Una vegada construïda la travessia, Pelai Bellapart segur que veu revalorat l'espai aconseguit amb l'enderroc de la casa del costat del seu terreny. És aleshores quan es fa enrere en la seva voluntat de regalar-lo i força una negociació amb l'Ajuntament. El 18 de març de 1917, l'Ajuntament nomena Joan Folcrà perit per valorar el terreny a expropiar de Bellapart. El 24 de març, en una moguda sessió del consistori de la vila, Pelai Bellapart accepta la taxació del seu terreny en dues mil cinc-cents pessetes. Aleshores, Bellapart demana a l'Ajuntament la part sobrant del terreny que ocupava la casa enderrocada i que la travessia no havia utilitzat. D'aquesta manera, Bellapart compra a l'Ajuntament aquesta faixa de terreny sobrant valorada en mil cinc-cents vint-i-cinc pessetes, la qual cosa comporta que la quantitat que ha de pagar l'Ajuntament a Bellapart és de quasi mil pessetes. Pelai Bellapart, per últim, aconsegueix que l'espai davant de la seva propietat i fins a la travessia sigui declarat d'ús públic. Als mesos següents, procedirà a la construcció de l'edifici. Serà el cafè Bellapart, conegut més popularment com can Quei.

El Pont Nou

En les properes línies, explicarem el procés constructiu del Pont Nou, des dels primers estudis fins a la seva inauguració, de la qual enguany s'escau el 75è. aniversari.

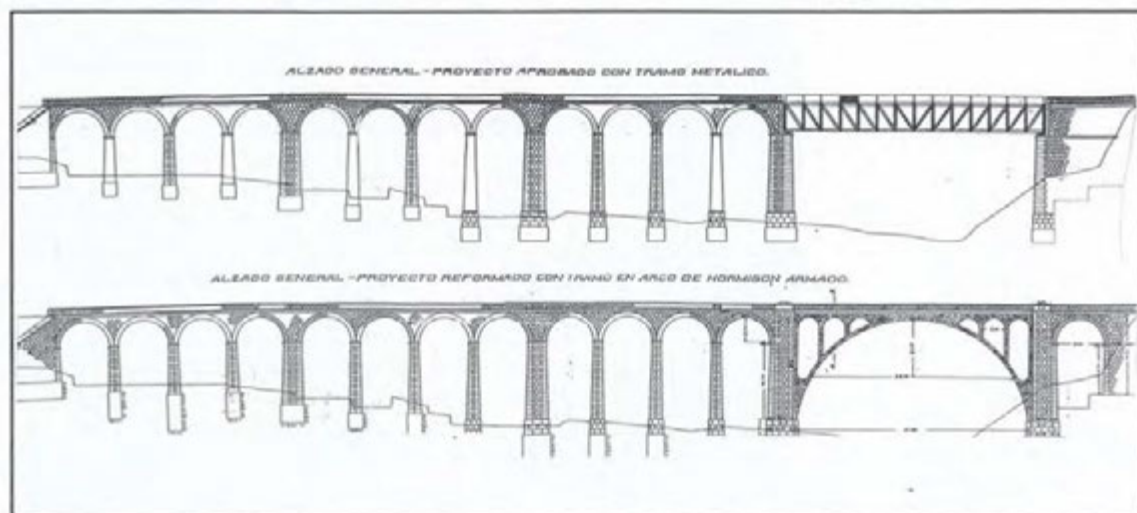
Recordem que el primer projecte que parla de la construcció d'un pont pel pas de la carretera de Ripoll a la frontera francesa a Sant Joan de les Abadesses fou aprovat per una Reial Ordre de 21 de novembre de 1892. Aquest pont, ja ho hem indicat, era situat entre el Pont Vell i el molí de ca l'Espona. No podem estar totalment

segurs de la forma que hauria tingut aquest pont. La documentació consultada -no disposem del projecte oficial- només permet de fer-se'n una lleugera idea. El pont començava des d'on són ara, aproximadament, les Cinc Fonts. Amb la mateixa tècnica constructiva que les arcades existents al Pont Nou actual, s'anava guanyant pendent al marge. La gran singularitat és que el tram que travessava pròpiament el riu era format per una estructura de ferro. O sigui, que el Pont Nou, constructivament, era mixt: una part del pont era fet de carreus i obra, i una l'altra, de ferro. D'altra banda, aquesta és una solució molt utilitzada per a obertures de llum de dimensions considerables; per exemple, en alguns trams de la via fèrria -el pont de ferro, prop del cingle de Ribamala- s'utilitza aquesta solució constructiva.

Cal fer esment de l'article de Thomas Corrons, ja citat altres vegades, el qual especifica que els trams metàl·lics del pont són dos, o sigui, un primer tram format per cinc arcades i dos trams metàl·lics suportats, al mig, per un pilar de carreus i obra. No li volem treure mèrit, però a causa dels errors detectats en aquest article i de la descripció que en posterioritat trobem a la memòria del pont que realment és construït, ens inclinem a considerar no vàlida aquesta forma de pont.

Ja s'ha descrit anteriorment com s'arriba a la aprovació del pont i la travessia el 24 d'abril de 1909, un cop aconseguit que el pont s'enllaci amb la rambla de la Muntanyeta. Per l'estiu d'aquell any, es fa un replantejament del pont, tasca obligada pel canvi d'ubicació. Aquest replantejament s'envià a la Direcció General d'Obres Públiques, que el retornà per tal de substituir el ferro del tram central del pont per acer. Es redactà de nou el projecte reformat i s'aprovà per Reial Ordre del 5 d'octubre de 1910. És important de remarcar que aquest projecte reformat especifica que **"se adaptó el mismo modelo de puente proyectado por Don Rafael Coderch, consistente en un viaducto mixto de arcos de fábrica con un tramo metálico recto para salvar el cauce"**. Per

Projecte del Pont Nou. 1915.
AGA.



tant, el projecte de pont que serveix de base a les obres, era format per dotze arcades de fàbrica de carreuat i obra i un tram metàl·lic d'acer sobre el cabal del riu Ter. El 5 d'octubre de 1914, una Reial Ordre autoritza l'inici de les obres. El sistema d'execució de l'obra és 'per administració'. Actualment és poc freqüent aquest sistema, ja que els organismes oficials acostumen a subhastar, concursar o adjudicar grans obres a empreses privades. Aquestes formes d'execució d'obres, tot i ser conegudes i a voltes utilitzades per les dates de construcció del Pont Nou, impliquen, encara avui, llargs tràmits burocràtics. El sistema d'execució 'per administració' consisteix que, per a la construcció de l'obra, s'utilitzen els recursos humans propis de l'Estat: peons caminers, obrers en plantilla, enginyers i tècnics de l'Estat, etc. Només els materials acostumen a adquirir-se pel procediment de subhasta. Tal com es pot intuir, aquest sistema d'execució estalvia molt de temps i abarateix notablement el cost de l'obra. Amb aquest sistema d'execució es va fer el Pont Nou de Sant Joan de les Abadesses.

No cal dir que Eusebi Bertrand i Serra vetllà de prop tot el procés d'aprovació del projecte. El mateix diputat comunica a Manel Blanxart, el 12 d'octubre de 1914, que el Ministeri de Foment ja ha lliurat 15.000 pessetes a la Prefectura d'Obres de Girona destinades a la construcció del pont. Efectivament, el 19 de novembre comencen a construir-se els fonaments del Pont Nou.

Pocs mesos després d'haver-se iniciat les obres, l'enginyer Federico Moreno, incòmode, segurament, pel fet d'haver de construir una obra el projecte de la qual no havia redactat i, influït per l'avenç de les tècniques constructives experimentat des de la confecció del projecte fins que es construeix, redacta una memòria segons la qual sol·licita un canvi del projecte del Pont Nou. Aquesta reforma consisteix a substituir el tram metàl·lic per un gran arc de formigó armat. Cal fer esment que la Reial Ordre de 5 d'octubre de 1914, que ordenava el començament de les obres, només feia referència al tram de les dotze arcades de fàbrica de carreus i obra, i no a la construcció del tram metàl·lic sobre el riu Ter. Tot seguit, transcrivim literalment alguns fragments d'aquesta memòria per tal de fer-nos una idea exacta dels arguments utilitzats per l'enginyer Moreno.

Detall de l'articulació de l'arcada de formigó armat. 1915. AGA.



Sobre el tram metàl·lic, diu *"La simple inspección del alzado dá la impresión de que su proyecto se ha inspirado en razones de economía, sacrificando en absoluto toda idea de belleza. Aquel tramo recto metálico de 36 metros de longitud con las elegantes arcadas y esbeltas pilas del viaducto de acceso por el lado del origen, es de un efecto detestable y solo la consideración de que en aquella época, no bien desarrollado el hormigón armado, su sustitución por un arco de fábrica hubiera aumentado extraordinariamente el coste total, pudo hacer aceptable la solución"*. I afegeix *"De largo tiempo nos viene preocupando este problema que hoy ya es imposible diferir. La construcción tal como está proyectada, tan en la proximidad del pueblo de San Juan que resultará prolongación de un paseo, estimamos no honraria ni al Estado ni al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, y, pudiendo atender a la vez a los intereses materiales de estricta economía y a consideraciones estéticas imperiosas, no dudamos en pre-*

sentar una nueva solución de arco de formigón armado, que sobre su mayor belleza, presenta la ventaja de anular la conservación de la obra metálica y ser menos costosa de primer establecimiento o comparable por lo menos con aquella, creyendo innecesario insistir en que esta fábrica, entrada definitivamente en el dominio de la Ingeniería, no puede actualmente inspirar los recelos que sin duda en la época en que el proyecto fué redactado motivaron desecharla". Per tant, proposa que *"la nueva disposición conserva la avenida o viaducto de arcos de medio punto, en parte ya construidos, con las dimensiones señaladas en el proyecto. Para salvar el cauce, un arco de hormigón armado entre estribos distanciados 31,80 metros entre paramentos laterales"*.

És molt clar, doncs, el que es proposa. Però, a causa de l'actitud immobilista i reaccionària dels tècnics de la *Dirección General de Obras Públicas* de Madrid i, a més, de la inexistència de legislació sobre l'ús de formigó armat⁴¹, aquesta memòria va acompanyada d'un informe de l'enginyer en cap de la província, Blas Sorribas, que recolza, totalment, l'opció proposada per Federico Moreno.

És interessant de fer constar que un dels arguments que els enginyers esmenten amb més insistència és, lògicament, el que fa referència a l'abaratiment que s'aconsegueix en l'obra si se substitueix el tram metàl·lic per un arc de formigó armat. L'enginyer Moreno avalua el cost de la construcció de l'arcada en 227.881,32 pessetes, sempre i quan el sistema d'execució sigui 'per administració'. A més, s'afegeix que si la *Dirección General de Obras Públicas* decideix d'aferrar-se a la solució del projecte inicial, s'haurà de subhastar, cosa que incrementarà el cost del tram ja que l'Estat *"carece por completo de los elementos necesarios para su ejecución"*.

El 29 de juliol de 1915, la *Dirección General de Obras Públicas* retorna el projecte reformat de l'enginyer Moreno i indica un seguit

⁴¹ AGA-OP-11544. Informe de Blas Sorribas, enginyer en cap de la Prefectura d'Obres de Girona. *"Para el cálculo de la bóveda, tablero, articulaciones, pilares y estribos, y a falta de formularios oficiales, ha tenido en cuenta el Ingeniero las instrucciones para el cálculo de puentes metálicos y la circular francesa de 20 de octubre de 1906 sirviéndose de modo especial para las fórmulas y coeficientes aplicados de la obra de Léon Cosyn 'Traité pratique des constructions béton armé' y para el pliego de condiciones facultativas de esta obra de hormigón armado, el proyecto de puente sobre el río Condal en Mieras, de Don Jose Eugenio Ribera."*



La ribera del riu Ter nevada. Al fons, a l'esquerra, s'aprecien algunes pilastres del Pont Nou, mentre que, al centre, apareixen tímidament els fonaments de més pilastres. Aproximadament, primer terç del 1916.

⁴² Veure el detall d'aquesta articulació a la pàgina 24.

⁴³ AB-AMSJA. Aquest viaducte fou inaugurat el 12 de setembre de 1903.

de consideracions tècniques que no esmentarem per tal de no fer més feixuga aquesta lectura. Sí que esmentarem, a títol anecdòtic, que l'enginyer Federico Moreno s'endú una repulsa de la *Dirección General* per haver proposat la reforma d'un projecte sense l'autorització expressa de l'autoritat competent. El 27 de gener de 1916, el nou enginyer en cap de la Prefectura d'Obres de Girona, José Ucelay, respon, en un llarg informe, a tots els punts considerats des de Madrid: gairebé en cap punt no està d'acord. Ans al contrari, es referma encara més en els arguments de Federico Moreno, sobretot en els que fa referència a l'ús del formigó armat i al suport articulat de l'arcada amb la mènsula ⁴². Molt tancats de mires havien de ser els funcionaris de la *Dirección General* ja que l'informe va acompanyat d'un annex on es fa constar una relació de ponts que han utilitzat el sistema de suport utilitzat en el projecte. Tots aquests ponts són a ciutats de fora l'Estat espanyol, excepte un, la passarel·la de l'Onyar a Girona, que s'havia construït feia poc temps.

Després d'un breu parèntesi, les obres del Pont Nou es reprenen a mitjan març de 1916, amb la continuació de l'aixecament de les pilastres. Pel maig ja es construeixen les arcades. El mes següent la direcció de les obres demana permís a l'Ajuntament per a instal·lar una presa elèctric fins al carrer de Vista Alegre. Aquesta presa serà per a fer funcionar unes bombes que s'utilitzaran per a extreure l'aigua de les cavitats obertes per construir els fonaments de la pilastra del Pont Nou més propera a la vila. Pel setembre comencen a fer els fonaments d'aquesta pilastra i a reformar el mirador sobre el riu Ter del carrer de Vista Alegre ⁴³, reforma motivada per la connexió del Pont Nou amb la rambla de la Muntanyeta. El 6 de novembre es comença a emplenar amb grava, sorra i ciment pòrtland els fonaments, de sis metres de profunditat, de la pilastra oposada a la vila. En 7 dies s'enllestirà la feina. Tot seguit, comencen a aixecar-se les pilastres. El ritme de les obres és frenètic ja que cal aprofitar al màxim el poc cabal del



El Pont Nou, sense l'arcada de formigó armat. 1917-1918.

riu Ter d'aquell any. El 30 de novembre de 1916, una riuada s'endú aigües avall part del material i de les estructures de suport per a la construcció de les pilastres.

Fins al 5 de març de l'any següent no es reprenen les obres del Pont Nou. Durant aquest any, s'acabaran totes les dotze arcades del pont i es construirà l'arcada entre la rambla de la Muntanyeta i la pilastra de l'arc gros. A més, es treballa en l'obertura del vial entre el pont d'Oganes i el començament del Pont Nou.

Ja feia temps que a l'Ajuntament el preocupaven els diversos usos que tindria el pont en construcció. Essent com era un tram de la carretera cap a França, evidentment era un pont projectat per al trànsit rodat. Però l'Ajuntament, és de suposar, i la vila en general, veia el pont com la prolongació d'un carrer, com si fos en realitat un carrer més de Sant Joan de les Abadesses. Al projecte de Pont Nou li mancava aquest caràcter urbà que intuïtivament ja se li preveia. Aquest és el motiu per què, ja des del 1916, es demana diverses vegades que es modifiqui la barana d'obra o amplit del pont per tal que siguin compatibles tots dos usos: com a carretera i com a pas per a vianants, mitjançant les corresponents voravies. Aquesta modificació fou difícil d'aconseguir. Es treballà, bàsicament, amb dues opcions. Una consistent a substituir la barana d'obra per una de metàl·lica, per tal d'aconseguir més amplitada de pont i permetre la construcció de voravies sense modificar gairebé gens l'amplada útil per a carretera. I l'altre, lògicament més senzilla, consistent a reduir l'amplada destinada a carretera, la qual cosa enfrontava directament l'Ajuntament i els enginyers de la *Dirección General*, ja que eren molt estrictes amb els cànons de mides estipulades.

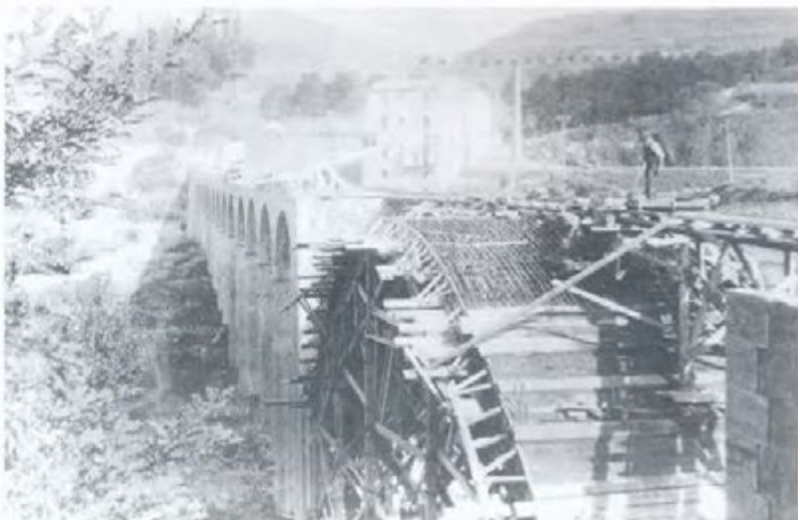
Consultada l'opinió de l'enginyer del pont, Federico Moreno, el 20 de febrer de 1917 es demana a la *Dirección General de Obras Públicas* que es modifiqui el projecte de pont per tal que es substitueixi la barana d'obra prevista per una de ferro i que, a més, es construïssin les voravies. Conscient com és de la dificultat que



Construcció de la cindra per a l'arc de formigó armat. Juliol de 1919.

s'accedeixi a allò que es demana, l'Ajuntament de la vila no solament accepta fer-se càrrec de les despeses que aquesta modificació comporti sinó que, a més, demana a Eusebi Bertrand i Serra, altra vegada, que intercedeixi per aconseguir-ho. Pel setembre d'aquell any, es rep l'ofici de la *Dirección General* que informa l'Ajuntament que no accepta la modificació. Pel maig de 1918, la persistència de Josep Colomer i Manel Blanxart permet de començar altra vegada la sol·licitud i involucrar més directament el diputat Bertrand. Aquest, pel setembre de 1918, tramet a l'Ajuntament un telegrama del Ministerio de Fomento, el qual especifica que l'Ajuntament ha de sol·licitar que els diners que sobren de la subhasta de les obres de la carretera de Camprodon a Molló es destinin a la modificació del projecte del pont de Sant Joan de les Abadesses. El 20 de setembre, una sessió extraordinària de l'Ajuntament de la vila aprova aquesta sol·licitud. Tot sembla indicar que, al final, s'opta per construir una estreta voravia a ambdós costats del pont, de mig metre d'amplada, aproximadament, sacrificant l'amplada útil de carretera i prescindint de substituir la barana d'obra per una de metàl·lica. Tot això no es construirà, però, fins ben entrat el 1920.

Durant l'any 1918, les obres del pont quedaren aturades potser a causa d'un canvi d'enginyers de la Prefectura de Girona. Només tenim constància de certs preparatius per a construir l'arc central de formigó armat. Possiblement pel mes de juny de 1918, es comença a construir una cindra de fusta, que pel setembre d'aquell any es desmunta. La bastida de fusta que aguanta la cindra sobre la qual es construeix la gran arcada de formigó armat es comença a aixecar a mitjan juny de 1919. Aquesta bastida s'enllestirà el 24 de juliol de 1919. Seguidament es procedeix a la col·locació del forjat i de les fustes de la cindra, tasca que s'acabarà a finals del mes d'agost de 1919. Mentrestant, s'ha construït una via sobre la cindra per tal que hi pugui discórrer una vagoneta que hi abocarà la barreja de ciment, sorra i grava. El 29 d'agost comença aquesta



Construcció de l'arc de formigó armat. Agost-setembre de 1919.

tasca. El dia 8 del mes següent s'acaba d'emplenar la cindra. L'arcada principal és enllestida. L'endemà mateix comencen els preparatius per a la construcció dels altres arcs que, sobre el que ja és construït, completen el tram. Els mesos següents són marcats per greus fatalitats que haurien pogut endarrerir la bona marxa de les obres del pont. La matinada del dia 7 d'octubre de 1919, un fort aiguat s'endú gran part de la bastida que sustentava la cindra de l'arcada; molts taulons d'aquesta bastida arriben fins a Ripoll. De seguida, però, es comprova que l'arcada no ha sofert cap dany. Durant els mesos de novembre i desembre de 1919, Sant Joan de les Abadesses experimenta, com la resta de Catalunya, els esdeveniments provocats per les reivindicacions obreres i el lock-out dels patrons de les fàbriques tèxtils i de ciment. Al cafè Bellapart es fan mítings d'obriers. A causa d'aquesta efervescència social, les obres del pont s'aturen a principis de desembre; de fet, el tram de formigó armat ja era enllestit i només algun obrer es dedica a tasques "poc visibles".

A principis del mes de febrer de 1920, l'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses viu una agitada sessió plenària. S'havia proposat pavimentar amb llambordes el pont a càrrec del pressupost municipal. Els regidors de pagès s'hi oposen. El públic assistent i els regidors de pagès s'intercanvien crits i insults. Al final, s'acorda de convocar una reunió amb els principals contribuents de la vila. El 2 de març es constitueix la comissió, formada per tres regidors i dos contribuents, que serà l'encarregada de buscar patricis que facilitin les 16.000 pessetes que val empedrar el Pont Nou. Així mateix, s'acorda que aquesta quantitat serà retornada als prestataris en 10 anys, a un 5% d'interès i a càrrec del pressupost municipal.

Després de comprovar que la subscripció del crèdit va per bon camí, el 7 de juliol de 1920 l'Ajuntament autoritza l'alcalde Jaume Soldevila que faci les gestions necessàries per a contractar els subministradors de les llambordes i algun contractista d'obres que realitzi l'empedrat del pont. Aquest mateix mes se signa un



L'arc de formigó armat, acabat.
Finals d'octubre de 1919.

contracte amb l'empresa 'Construcciones y Pavimentos' de Barcelona, segons el qual aquesta empresa es compromet a col·locar les llambordes sobre una solera de formigó de 15 cms. al llarg de tot el pont. El preu que s'estipula per a aquesta feina és de 6.840 pessetes. El 3 de juliol de 1920 s'arriba a un acord amb Joan Muntadas, de Sant Joan les Fons, per a subministrar les llambordes necessàries; el 19 es comença a col·locar-les. Cinc dies abans de la inauguració, el 30 d'agost de 1920, s'acaba l'empedrat del Pont Nou.

Mentrestant, des de l'abril fins a l'agost de 1920, s'havien construït la barana i les voravies del pont i deu fanals sobre aquesta barana d'obra. El Pont Nou de Sant Joan de les Abadesses ja era una realitat.

La inauguració

A la sessió de l'Ajuntament del dia 7 d'agost de 1920, es nomena una comissió encarregada de preparar els actes d'inauguració del Pont Nou. Aquesta comissió és formada pels regidors Josep Planas i Pujals, Josep Bassaganya i Sala, Antonino Folcrà i Colomer i els vocals Agustí Serrat i Masdeu, Manel Blanxart i Torrabadella, Esteve Orriols i Vilalta i Josep Masdeu i Costa, pvre.

Des de les instàncies parroquials, s'havia organitzat una romeria per al dia 5 de setembre d'aquell any. Tot i poder fer coincidir la inauguració del pont amb la festa major, que era el diumenge següent, es va escollir el dia 5 per aprofitar la nombrosa concurrència que s'esperava i donar més lluïment a l'acte. A més, el bisbe de Vic, Francesc Muñoz, tenia previst d'acompanyar els romeus que visitaven la nostra vila per lloar el Santíssim Misteri. La coincidència d'ambdós actes donà gran transcendència a les activitats d'aquell cap de setmana. Des del punt de vista burocràtic, però, la decisió fou precipitada ja que no es disposava de permís oficial per



El bisbe de Vic, Francesc Muñoz, beneeix el Pont Nou. 5 de setembre de 1920.

procedir a la inauguració del pont.

La comissió, a més d'organitzar els actes propis de la diada, s'encarregà de l'engalanament de la vila. Sant Joan de les Abadesses es vestí de festa grossa per a inaugurar el Pont Nou: pels carrers hi havia gran quantitat de brancatge, a més de tres arcs monumentals ubicats al capdavant de la rambla de la Muntanyeta un, i a la cantonada del carrer Major amb el Passeig i al carrer de sant Pol, els altres dos. En paraules de cronistes de l'època, aquell cap de setmana de setembre Sant Joan de les Abadesses semblava un bosc. Però l'element decoratiu més afortunat que es construï amb motiu de la inauguració del pont fou un fanal, de formigó armat, al bell mig de la plaça Major, construït entre el 14 i el 27 d'agost de 1920, qui sap si aprofitant materials sobrants del Pont Nou.

El bisbe de Vic arribà a Sant Joan de les Abadesses el dia 3 de setembre de 1920. L'endemà, de bon matí, consagrà la nova ara de l'altar major de l'església del monestir⁴⁴ i, al vespre, va beneir un nou sagrari. La vila es va omplint de forasters i visitants que volen assistir als actes propis de la romeria i, a més, presenciar la inauguració d'una obra pública prou important.

El diumenge 5 de setembre de 1920, a la una del migdia, després de les celebracions litúrgiques pròpies de l'esmentada romeria, una comitiva formada per les principals autoritats civils i eclesiaístiques locals i provincials, precedida per l'Orfeó Vigatà i acompanyada pel bisbe de Vic, l'alcalde Jaume Soldevila i Eusebi Bertrand i Serra, sortí del monestir i es dirigí, pel Pont Vell, a l'altra part del Pont Nou. Allí, el bisbe es vestí de pontifical i es procedí a la cerimònia de benedicció del pont. Eusebi Bertrand tallà, solemnement, una garlanda de flors. El Pont Nou era inaugurat.

Tot seguit, la comitiva travessà el pont inaugurat i, a la entrada a la vila, es tallà una altra garlanda de flors. Eusebi Bertrand dirigí unes paraules a la nombrosa concurrència: "**Ha arribat, doncs,**

⁴⁴ Aquesta ara d'altar encara es conserva a la capella del cementiri de la vila.



Al capdavant de la rambla de la muntanyeta, un arc enramat presidí l'entrada de les autoritats a la vila, després de la inauguració del Pont Nou.

el moment solemniat. Obeint la indicació del senyor alcalde de tallar aquesta garlanda que us barra el pas, jo, en representació del Govern que l'ha fet construir, tinc la satisfacció de dir-vos: Santjoanins, aquesta obra desitjada per tots vosaltres, aquí la teniu: el pont ja és vostre". Parlaren, també, el bisbe de Vic i el jutge municipal, Agustí Serrat. A continuació, Eusebi Bertrand informà que no es disposava de permís per a la utilització del pont pels vehicles, però, que els enginyers presents a l'acte autoritzaven la inauguració simbòlica per a vehicles amb el pas del cotxe particular del diputat Bertrand. Per això, Bertrand i Serra, el bisbe de Vic i l'alcalde Soldevila retornaren a l'altre extrem del pont i, damunt del cotxe, travessaren altra vegada el Pont Nou.

Després d'aquest acte, l'Orfeó Vigatà oferí a la plaça Major un breu concert. Després les principals autoritats assistiren a un dinar a l'ajuntament, servit per la fonda la Bonica, on es repetiren els discursos i s'agraïa, una altra vegada, la col·laboració d'Eusebi Bertrand en la construcció del Pont Nou. Acabat l'àpat, a la plaça Major, es ballà el Ball dels Pabordes i, seguidament, la comitiva d'autoritats es dirigí a la plaça de l'Abadia, on el bisbe procedí a la benedicció pública de malalts. Per cloure la jornada, l'Orfeó Vigatà va fer un concert al Centre Catòlic.

El permís definitiu per a utilitzar el pont arribà el dia 16 de setembre, mitjançant un telegrama de la Prefectura d'Obres de Girona. El cap dels peons caminers, però, no n'estava assabentat, la qual cosa comportà una greu picabaralla amb l'alcalde Soldevila, que havia autoritzat, segons el telegrama rebut, el pas de vehicles pel pont.

ADDENDA

El Pont Nou de Sant Joan de les Abadesses, la construcció del qual hem descrit en les ratlles precedents, complí el seu propòsit fins a les nou del matí del dia 8 de febrer de 1939. La retirada

Acompanyat pel bisbe de Vic, Francesc Muñoz, i pel diputat Eusebi Bertrand, l'alcalde Jaume Soldevila, dret damunt del cotxe, entra a la vila pel pont inaugurat.



republicana mutilà allò que, amb anhel i il·lusió, s'havia inaugurat dinou anys abans. Es reconstruí l'arcada central el 1941, s'augmentà l'amplada útil del pont amb la construcció d'un voladís a banda i banda i d'una barana de formigó armat, interrompuda per uns medallons on figuraven, fins fa poc, els signes dels vencedors d'una guerra inútil. A finals de 1994, s'ha començat una altra remodelació del pont, per tal d'eixamplar-lo encara més i permetre que la cohabitació, a voltes difícil, entre les persones i les màquines que hem creat sigui menys perillosa.

Que el Pont Vell i el Pont Nou, aquests dos germans que ens donen la benvinguda i el comiat quan entrem i sortim de Sant Joan de les Abadesses i que perfilen tan bé la nostra vila, no deixin mai de complir la funció per a la qual van ser bastits.

Arxius consultats:

Alcalà de Henares

AGA. *Archivo General de la Administración.*
OP. *Secció Obras Públicas.*

Barcelona

AHCB. *Arxiu Històric de la Ciutat.*

Madrid

Biblioteca Nacional.

Ripoll

AHSMR. *Arxiu Històric de Santa Maria de Ripoll.*

Sant Joan de les Abadesses

AB-AMSJA. *Arxiu Blanxart - Arxiu del Monestir.*

AMSJA. *Arxiu del Monestir.*

AHMSJA. *Arxiu Històric Municipal.*

Procedència de les fotografies:

Les fotografies de les pàgines 6, 11, 14, 15, 18, 19, 27, 30, 31, 32 i 33 procedeixen de l'Arxiu Blanxart - Arxiu del Monestir de Sant Joan de les Abadesses.

Les dues fotografies de la pàgina 16 i la de les pàgines 8 i 9 procedeixen de l'Arxiu del Monestir de Sant Joan de les Abadesses.

La fotografia de la pàgina 25 i la de les pàgines 4 i 5 procedeixen de Fotografia Serrat.

La fotografia de la pàgina 26 procedeix de la família Torner.

Les fotografies de les pàgines 28 i 29 procedeixen de Rafel Pujol.



Després de dinou anys de treballar-hi, Sant Joan de les Abadesses comptava amb un nou pont.

A CTES RELIGIOSOS

DIJOURS

31 D'AGOST

Començament de la NOVENA AL SANTÍSSIM MISTERI. Cant dels goigs.

DISSABTE

9 SETEMBRE

A les dues de la tarda, repicament general de campanes.

DIUMENGE

10 SETEMBRE

Solemnitat del Santíssim Misteri

A dos quarts d'onze del matí,

SOLEMNE MISSA CONCELEBRADA, presidida per l'Excm. i Rvdm. Dr.

Antoni Deig, bisbe de Solosona. Hi queden convidats, les Autoritats, els Pabordes, la Junta del Monestir i tot el poble. La Schola Choral del Santíssim Misteri i el poble cantaran la "Missa en honor del Santíssim Misteri", de Mn. J.Pic.

A l'ofertori, seran presentades les ofrenes dels Pabordes.

Acabada la missa, trasllat de l'Eucaristia al front del Sant Crist del Santíssim Misteri, on continuarà exposada solemnement tota la tarda. Hi haurà torns de vetlla pels devots del Santíssim Misteri i socs de l'Apostolat de l'Oració. El monestir serà

tancat de les dues a les quatre de la tarda.

A dos quarts de nou del vespre, després de la missa vespertina, VETLLA DEL SSM. MISTERI, benedicció eucarística i solemne i tradicional ADORACIÓ del Sant Crist, acompanyada amb el cant dels goigs.

DILLUNS

11 SETEMBRE

Festa de Santa Maria la Blanca

A dos quarts de dotze del matí, missa concelebrada i cant dels goigs.

DIMARTS

12 SETEMBRE

Memòria del beat Miró

A les onze del matí, missa concelebrada.

FESTES POPULARS

DIVENDRES 8 SETEMBRE

A les set de la tarda, al Palau de l'Abadia, inauguració de l'exposició "NATURA DINS D'UN QUADRAT", de Maria Carne Vidiella.

A dos quarts de deu del vespre, a la plaça Escultor Pujol, CORREFOC.

A les onze del vespre, a la plaça Major, FESTIVAL DE FOLK: ERÒTICA MONÀSTICA I ALTRES ROMANÇOS, amb Jaume Arnella i BALL DE BUTXACA amb els SOLISTES DE LA COSTA.

A la una del vespre, a la plaça Clavé, CONCERT DE ROCK amb el grup VERDURA DURA.

DISSABTE 9 SETEMBRE

A dos quarts d'onze del matí, al Camp Municipal d'Esports, partit amistós de futbol d'alevins.

A tres quarts de dotze del matí, al Camp Municipal d'Esports, partit amistós de futbol d'infantils.

A les tres de la tarda, tirada general al plat.

A la mateixa hora, a la plaça de l'Abadia, TROBADA DE GEGANTS.

A les quatre de la tarda, CERCAVILA DE GEGANTS.

A la mateixa hora, al Camp

Municipal d'Esports, partit amistós de futbol de cadets.

A les cinc de la tarda, a les Cinc Fonts, VIATGE AMB GLOBUS.

A la mateixa hora, al Camp Municipal d'Esports, partit amistós de futbol de juvenils.

A les sis de la tarda, a la plaça Major, espectacle infantil a càrrec del grup ARLEQUÍ, amb la festa de l'escuma sideral.

A les set de la tarda, al Palau de l'Abadia, inauguració de l'exposició "75 ANYS DE LA INAUGURACIÓ DEL PONT NOU".

A les 8 del vespre, al pavelló d'Esports Municipal, MOSTRA GASTRONÒMICA.

A les nou del vespre, al campanar de l'església del Monestir, repicament general de campanes i tradicionals serenates.

A dos quarts de deu del vespre, passant pels principals carrers de la vila.

A dos quarts d'onze del vespre, sardanes a la Plaça Major per la cobla JOVENÍVOLA de Sabadell.

A les dotze de la nit, a l'envelat, ball amb els grups LOS CLAN i APACHE.

DIUMENGE 10 SETEMBRE

A un quart d'onze del matí,

les Autoritats i els Pabordes, precedits dels Gegants i la cobla, s'encaminaran cap al Monestir, per assistir a la missa solemne.

A tres quarts de dotze del migdia, a la Plaça Major, la cobla interpretarà la SARDANA D'HONOR, Pregària de Ramon Serrat, a la memòria de mossèn Josep Ma. Planas i també de Pere Juncà.

A dos quarts d'una de la tarda, sardanes al Passeig per la cobla MONTGRINS.

A un quart de cinc de la tarda, els Pabordes, acompanyats del delegat de l'Autoritat i precedits per l'orquestra, aniran a buscar les Pabordesses als respectius domicilis i es dirigiran a la Plaça Major

A tres quarts de cinc de la tarda, a la plaça Major, BALL DELS PABORDES. Les parelles balladores d'enguany són:

Joan Ferrer - Mireia Serrat
Josep Roura - Elisabet Carrillo
Ramon Castells - Rosa Llària
Segimon Serrat - Concepció Formatgé.

A les cinc de la tarda, al Camp Municipal d'Esports, partit de futbol entre el C.E. Sant Quirze del Vallès i el C.E. Abadessenc, del Campionat Preferent.

A dos quarts de sis de la tarda, doble audició de sardanes al Passeig per les

cobles MONTGRINS i LA PRINCIPAL DE LA BISBAL.

A les 8 del vespre, al pavelló d'Esports Municipal, MOSTRA GASTRONÒMICA.

A dos quarts d'onze de la nit, a la Plaça Major, sardanes per la cobla MONTGRINS.

A tres quarts d'onze del vespre, al Centre Catòlic, MAJORICA, teatre pel Grup Escènic LA TRAMOIA de Santpedor.

A les dotze de la nit, a l'envelat, ball amb l'orquestra LA PRINCIPAL DE LA BISBAL i EL TREN DE LA COSTA.

DILLUNS

11 SETEMBRE

Diada Nacional de Catalunya

A les nou del matí, al Camp de Tir de la Cotolla, TIRADA SOCIAL AL PLAT.

A un quart d'una de la tarda, sardanes per la cobla MONTGRINS a l'avinguda del Comte Guifré, carrer de Ramon d'Urg i plaça d'Anselm Clavé.

A dos quarts de cinc de la tarda, a l'envelat, concert per l'orquestra de JANIO MARTI.

A dos quarts de sis de la tarda, doble audició de sardanes al Passeig per les cobles MONTGRINS i PRINCIPAL DEL LLOBREGAT.

A dos quarts de sis de la tarda, al Camp Municipal d'Esports, entrega de trofeus als jugadors més destacats de la temporada.

A les sis de la tarda, al Camp

Municipal d'Esports, partit amistós de futbol.

A les 8 del vespre, al pavelló d'Esports Municipal, MOSTRA GASTRONÒMICA.

A dos quarts de deu del vespre, els Pabordes, acompanyats del delegat de l'Autoritat, i precedits per la cobla, aniran a buscar les Pabordesses als respectius domicilis i es dirigiran a la Plaça Major.

A les deu del vespre, a la plaça Major, BALL DELS PABORDES.

A dos quarts d'onze del vespre, a la plaça Major, sardanes per la cobla MONTGRINS.

A les dotze de la nit, gran ball a l'envelat amb l'orquestra de JANIO MARTI i el grup MONTECARLO.

A tres quarts de cinc de la matinada, davant de l'envelat i pels principals carrers de la vila, DIANA FLOREJADA amb el grup LA SINFOROSA.

A un quart de 6 de la matinada, a l'envelat, BALL DEL PIJAMA amb el grup MONTECARLO.

DIMARTS

12 SETEMBRE

A les onze del matí, SARDANES per la cobla COSTA BRAVA, distribuïdes a la plaça Major, plaça Abadia, avinguda Comte Guifré, carrer Ramon d'Urg i plaça Pompeu Fabra.

A dos quarts de dotze del matí, a la plaça Major, ANIMACIÓ INFANTIL amb

en JAUME BARRI.

A la una del migdia, a la plaça Clavé. SARDANES per la cobla MONTGRINS.

A la una del migdia, a la plaça Major, inici de la XARANGA pel grup XUPINAZO, que actuarà per places i carrers i convidarà ala santjoanins a anar al Cubilà.

A dos quarts de dues de la tarda, a l'església de Sant Pol, CONCERT amb la cobla MONTGRINS.

A les tres de la tarda, TORNABODA POPULAR i dinar a la Font del Cubilà.

A les cinc de la tarda, RETORN DE LA XARANGA que actuarà per places i carrers fins dos quarts de vuit.

A les cinc de la tarda, SARDANES AL CUBILÀ per la cobla MONTGRINS.

A dos quarts de vuit del vespre, davant del Camp Municipal d'Esports, LA BOGERIA. Itinerari: P. Clavé - C. Sant Pol - C. Comella - A. Comte Guifré - C. Tints - C. Jussà - C. Corriols i fins la plaça Major.

A dos quarts de nou del vespre SARDANA LLARGA per la cobla MONTGRINS.

A un quart de deu del vespre, al polígon industrial Las Coromina del Bac, CASTELL DE FOCES.

A dos quarts d'onze de la nit, sardanes al Passeig per la cobla MONTGRINS.

A les dotze de la nit, ball a l'envelat amb l'orquestra COSTA BRAVA i el conjunt AQUAREL·LA.



Edició d'aquest programa:
Ajuntament de la Baronal Vila
de Sant Joan de les Abadesses

Redacció:
Joan Ferrer i Godoy

Agraïments:
Josep Esteve
Rafel Pujol
Fotografia Serrat
Familia Torner
Ramon Vila

Impremta Baronal
Sant Joan de les Abadesses