

Pont del Congost

A finals dels anys seixanta, la ciutat ja ultrapassava el riu en aquest sector de ponent; ja existien la pista d'atletisme i el pavelló de bàsquet, ambdós equipaments al Congost. També el cementiri, realitzat a mitjans del segle XIX als afores, i que ja començava a estar més a prop del casc urbà. A més, el barri de la Plana del Pont Nou, amb les seves fàbriques i tallers, havia crescut molt, com també havia tingut un gran creixement, la veïna població de Sant Joan de Vilatorrada (o de Torroella, com es deia llavors). Això feia que el Pont Nou fos insuficient per canalitzar prou bé el, cada cop més creixent, trànsit rodat. La solució va arribar l'11 de setembre de 1972, amb l'inauguració del Pont del Congost, dins d'un pla parcial que també projectava la carretera de Sant Joan.

Pont Nou

Es tracta d'un pont de 5 metres d'amplada, més d'11 metres d'alçada i 140 metres de llargada, dels més llargs de nostre país que corresponguin a l'època medieval. Consta de vuit arcs, tot i que inicialment, en tenia nou, doncs

va ser escapat per dues bandes amb les realitzacions de les carreteres de Cardona, en un costat, i de la de Sant Joan, a l'altre costat. És de l'any 1322 i el seu arquitecte fou Berenguer de Montagu. El manresà Guillem d'Artús va ser-ne el mestre d'obres. Fou un privilegi de l'any 1312, que el rei Jaume II, concedí a la ciutat de Manresa per tal de facilitar el comerç. Per fer servir el pont calia pagar un pontatge en uns burots instal·lats a cada costat del riu, durant els seus primers cinc anys d'existència.

L'anteriorment esmentat Camí Ral que, venint de Barcelona entrava a Manresa per les Escodines i en sortia pel Portal de Valldaura. Un cop creuat el pont, segueix cap a terres urgellenques i lleidetanès.

Al segle XVII, i també més tard, al XVIII, va patir unes riuades que va afectar alguns dels seus arcs. Durant la Guerra del Francès, a principis del XIX, les seves baranes van quedar malmeses. A la Guerra Civil, tres arcs del costat de la Carretera de Sant Joan, van ser dinamitats, i refets de nou al 1940. Fou peatonalitzat l'any 2001. Poc després va ser declarat Bé d'Interés Nacional. ■

ELS PONTS DE MANRESA

Els accessos a la ciutat per sobre el Cardener



ORGANITZAT PER: Amics de l'Art Romànic del Bages i Ajuntament de Manresa

AMB LA COL-LABORACIÓ DE: Arxiu Comarcal del Bages, Centre d'Estudis del Bages, Museu Comarcal de Manresa i Voluntaris Culturals,

TEXT: Francesc Gasol

FOTOGRAFIES: Genís Sáez, Ajuntament de Manresa

ELS PONTS DE MANRESA

Els accessos a la ciutat per sobre el Cardener

Els ponts urbans de Manresa, sobre el riu Cardener són el Pont Vell, Pont de la Reforma, Pont de Sant Francesc, Pont del Congost, i Pont Nou. Als seus voltants hi havien les fàbriques del Pont, de Cal Cots, del Pont de Fusta, del Gas, Cal Carné,... i les encara existents, dels Panyos, Albareda (encara funciona) Can Roca, Balcells, i més avall, les fàbriques dels Polvorers, Obagues, Blanca, Vermella, Comtals...; algunes allotjant altres funcions, i d'altres pendents de destinar-hi nous usos.

Pont Vell

Ens trobem davant d'un pont dels anomenats "d'esquena d'ase", amb vuit arcs adovellats, el darrer d'aquests fou escapçat a la vora dreta del riu per la construcció de la carretera. A cada costat de l'arc central hi podem veure dos buits que recorden dos finestrals, per tal d'oferir poca resistència a les crescudes



El Pont Nou

del riu. En aquest darrer sentit, hem de fixar-nos també en els trencaigües. És peatonal amb un empedrat de còdols. Té, a més, una placa que recorda l'alçada que va agafar l'aigua en el fort aiguat del 12 d'octubre de 1907.

S'havia dit que era un pont d'origen romà del baix imperi, però d'això no n'estem segurs, malgrat tenir un cert sentit, si recordem que, tot i que no va existir cap ciutat romana, sí que hi havia un poblament dispers al Pla de Bages vinculat al món del vi. Però el que si sabem és que es tracta d'un pont medieval de finals del segle XII, o principis del XIII, que permetia arribar a la ciutat a través d'un camí secundari pertanyent al Camí Ral de Manresa. L'any 1931, amb l'arribada de la II República, fou declarat "Monument Nacional", però la nit del 23-24 de gener 1939, amb la retirada de l'exèrcit republicà, va ser volat. No va ser fins entre els anys 1960 i 1962 que va ser refet per la Direcció General d'Arquitectura, amb l'aportació de l'arquitecte Pons Sorolla.

Pont de la Reforma

Fins ben acabada la Guerra Civil, l'estació del Nord estava unida amb el centre de la ciutat amb una passarel·la de ferro. Entre els anys 1940 i 1942 es va realitzar el "Pont de l'Estació", com se'l coneix encara, però de seguida va adoptar el que seria, fins encara

avui dia, el seu nom oficial de "Reforma". Aquesta denominació prové del projecte de reforma de l'entrada sud de Manresa, realitzat per l'arquitecte Josep Fírmat, consistent en realitzar l'esmentat pont, amb la decisiva aportació de l'enginyer Jaume Mas, unint l'estació del Nord amb la Plaça de Sant Domènec, a través d'una nova plaça (la de la Reforma) i una nova avinguda (c. d'Alfons XII), fins al Born i St Domènec. Al mateix temps, per tal de donar més monumentalitat al projecte, es feia la reforma neogòtica de la Seu, a càrrec de l'arquitecte Alexandre Soler i March, unint la basílica amb la nova plaça de la Reforma amb unes escales, avui inacabades.

La realització del pont no era barata, sobretot tenint present que el país sortia de la guerra, i es demanà ajuda a la "Compañía de Ferrocarriles del Norte", sense èxit, i també al "Servicio Nacional de Reconstrucción y Reparación de Regiones Devastadas", aquesta opció sí que va funcionar, però obligant, durant els primers mesos, a presoners de guerra a treballar en la construcció del pont. Finalment, el 30 de juny de 1940 es posa la primera pedra. Entre els anys 1964 i 1965, el pont va ser reestructurat, treient els arcs d'entre els pilars i anivellant la plataforma.

En els pilars del pont hi trobem vuit relleus classicistes, set dels quals va ser realitzats als anys quaranta per l'artista barceloní Joan Pueyo. Al costat est del

pont, els relleus són un homenatge al comerç, la indústria, l'agricultura i les arts, a través de les respectives divinitats gregues: Hermes, Hefest, Demèter i Athena Parthenos. Al costat oest hi tenim les anomenades "Glorias manresanas", on hi veiem a Sant Ignasi de Loiola, una al·legoria de la Llum, la Batalla del Bruc, i el darrer relleu, realitzat als anys seixanta, que representa un homenatge al mateix pont.

Pont de Sant Francesc

Amb els seus cinc arcs i els tallaaigües arrodonits, se l'anomena, encara avui dia, com el "Pont de Pedra", doncs durant un temps, tenia les baranes de pedra. El pont que tenim avui dia substitueix el pont que hi havia abans, que era de fusta. El seu nom oficial de Sant Francesc és degut a la proximitat amb l'església del mateix nom. Aquest pont és de l'any 1891, i permetia accedir a Manresa venint des d'Igualada i des de Barcelona. La seva solidesa va ser molt qüestionada en el seu moment, però els dubtes van desaparèixer quan va resistir sense problemes l'aiguat de 1907. En canvi, el pont del tren dels FF.CC. que hi havia al seu costat, si que va caure davant d'aquell fort aiguat, i després de la seva reconstrucció, va ser destruït al 1939. Ha estat objecte d'algunes modificacions; les seves baranes originals de pedra van ser substituïdes per les actuals, de ferro, i a més, a causa de l'elevat trànsit rodat, les seves voreres van ser ampliades.