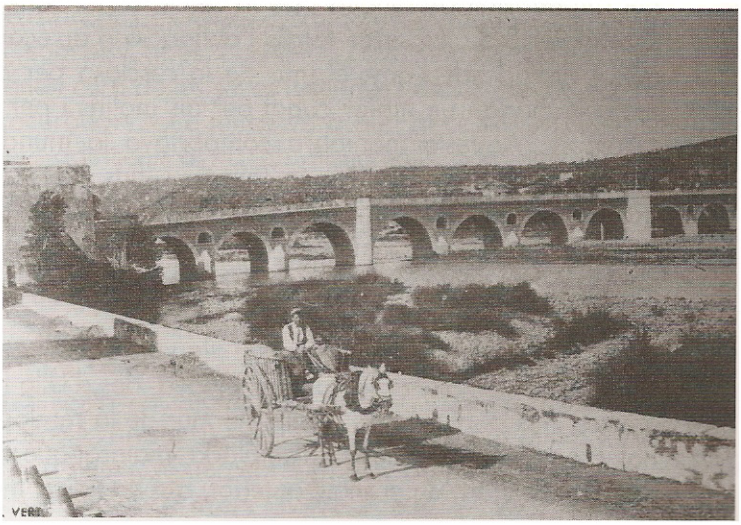
Els cent anys del pont sobre el Ter

Era el quart dia de la Festa Major de Torroella; el 28 d'agost de l'any 1896 es posava la primera pedra d'un nou pont sobre el riu Ter. Així, a la fi del segle dinou, ja no seria necessària la barca per traspassar el riu, en especial quan baixava ple i cobria guals i passeres.

L'efemèride del centenari del seu bastiment, que tan beneficiós va resultar per al transport entre els pobles de les dues bandes del Ter i per a la nostra vila, ens ha mogut a recollir i donar a conèixer documents que mostren els esforços d'aquells nostres avantpassats per aconseguir dur a terme aquella obra.



Visió de com podia haver estat el vell pont bastit cap a l'any 1280

Els camins rurals a principis del segle dinou

A la plana del baix Ter i Daró, quan les fortes avingudes dels dos rius inundaven predis i conreus i esborraven els camins i les carreteres que enllaçaven les poblacions veïnes, eren els mateixos ajuntaments afectats, sense cap ajuda estatal o de la Diputació, els que havien de recórrer a les prestacions personals dels veïns per obrir novament els passos.

Del segle XVIII existia el projecte de regular el curs dels dos rius i establir els canals de molins i de regadiu proveïts per una sola resclosa a Colomers. Per aquest motiu, era necessària per a Torroella la desviació del curs del Ter amb un traçat rectilini des del pont fins al mar. Si es portava a terme aquest projecte, s'acabaria amb la inundació de terres i es faria una beneficiosa distribució dels regadius dels dos marges. El projecte, però, tenia la forta oposició dels terratinents, ja que afectava les seves finques. Entre aquestes, hi havia les de l'Ajuntament de Torroella (les deveses i els arrossars confrontants), que quedarien partides pel riu.

Tot això feia que el projecte s'anés retardant, ja que no s'arribava a cap acord. Els poderosos anaven guanyant terres a còpia d'estrènyer el curs del riu. Com a exemple, el propietari del rec de Molí de Gualta i de la resclosa de Canet exigia als arrendataris de les seves terres l'obligació d'aixecar, en determinat període de l'any, el mur de la resclosa per així obtenir major cabuda i un major cabal per als molins i per al reg dels arrossars. Aquesta maniobra comportava la inundació de la plana de Verges, Canet de la Tallada i, fins i tot, Ullà quan hi havia una avinguda del riu. Els veïns s'havien de protegir reforçant les motes. Com que els camins rurals bordejaven el Ter i el Daró, en aquestes ocasions quedaven esborrats.

De la nostra infantesa recordem un aiguat en què les terres arrossegades van emplenar la carretera Nova, des d'Ullà fins prop de Verges, fins al nivell dels camps. El mur de la resclosa de Canet havia contribuït a aquella arramblada, malgrat que s'havia obligat el propietari, en el segle anterior, a rebaixar el mur.

Aquests esdeveniments van ser freqüents al llarg dels darrers dos-cents anys. Era un problema difícil de resoldre, ja que els pobles i els veïns només comptaven amb els seus propis recursos.

L'obra de la Diputació

La Diputació de Girona reapareix l'any 1822 i els seus debats tenen més aviat un contingut polític, de manteniment i de pervivència. La Llei de Mendizábal preveu la confiscació i subhasta dels béns seculars dels ordes religiosos. La Diputació s'involucra en aquestes vendes i subhastes. Per a més embolic, la Guerra dels Set Anys dificultà el comerç, el progrés i els transports que a principis dels anys vint la província havia començat a recuperar.

L'any 1839, el consistori torroellenc sol·licita novament la creació del Partit Judicial de Torroella de Montgrí, cosa que és acceptada en un principi i que hagués comportat una descentralització beneficiosa per a la comarca. Una forta oposició va privar que finalment es creés aquest partit. A la divisió de 1828, a Torroella li corresponia una demarcació de 31 poblacions.

A mesura que transcorren els anys, la vila va quedant més aïllada dels nuclis urbans de Girona, Palamós, Figueres... Els grans propietaris, com els Carles, els Metge i altres, ja no fan estada a Torroella; tenen cura de les seves hisendes i dels beneficis econòmics els procuradors, que tenen vara alta al consistori. Els que tenen terrenys adjacents al riu, als aiguamolls, a les deveses i als salancs s'apropien de part de les terres comunals.

Si el riu surt de mare i inunda camins, ja se'n faran càrrec de la reparació l'Ajuntament i els veïns.

El 28 d'abril de 1858, la Diputació de Girona, que malda per superar les dificultats econòmiques, inicia un pla de restauració de camins rurals i carreteres. Molts d'ells passen per dintre de les poblacions i, a canvi de percebre un dret de pas, ajuden, amb la prestació dels veïns, bracers i carretatge.

Es projecta un ampli pla de carreteres a tota la província. Entre les que hi ha de segon ordre, preveuen conservar la vella de Palamós a Figueres, que passa per Palafrugell i Torroella de Montgrí i la de Cassà de la Selva a Torroella de Montgrí, per la Bisbal i Peratallada. Aquesta només es va fer fins a la Bisbal.

L'Estat es reserva diferents vials, mentre prospera l'estesa de les vies del tren. L'any 1862 Girona enllaça per via fèrria amb Barcelona. Això porta cap a la capital gironina una gran afluència de carruatges des de les diferents poblacions de la comarca. Aquest transport exigeix carreteres més ben acondiciades.

En aquells dies, Torroella té establerts bons serveis de galeres i tartanes que faciliten l'assistència als mercats més importants i a la pròpia estació de tren. Això accentua la demanda de nous camins i les denúncies sobre l'estat de la xarxa viària dins del propi municipi i amb els pobles veïns.

Els plans estatals

A primer de setembre de 1862, l'enginyer director de camins veïnals de la província, Sr. Esteve Muchac, en la relació dels treballs encomanats, presenta una llista, *Recomposición y mejora*, dels camins, per disposició del governador D. José de Orbizlondo. L'examen correspon a les obres dels tres semestres passats, jornals emprats, temps invertit, quantitats despeses i, el més explícit, els quilòmetres de vials realitzats en aquell període, amb diners dels municipis i de la pròpia província. Mostra una extensa xarxa viària, però és de caràcter i camí rural; no hi són compresos els de nova construcció aprovats pel Reial Decret de 7 de setembre de 1860.

La llista és:

> "Carretera de Viladamat a l'Escala. El contratista Joan Oliver porta fets 5 quilòmetres.
> De l'Escala a Torroella de Montgrí, es treballa en 4 km.
> De la Bisbal a Torroella, treballen 6 km i són esplanats 4 km.
> De Torroella a Palafrugell, 2 km esplanats en 4 km.

De Palamós a Torroella, 10 km esplanats i acabats.
De Medinyà a Verges, són 18 km afermats i treballats."

Aquesta llista dóna a conèixer els camins rurals de comunicació a la comarca i els enllaços amb Torroella.

El 4 de març de 1877, la Diputació confecciona el Pla de carreteres provincials; pel que fa a Torroella de Montgrí, no li'n pertoca cap dintre de l'ordre de preferència.

Pla de carreteres de l'Estat

"1884, 31 de desembre.
Pla de carreteres a càrrec de l'Estat a la província de Girona.
Qüestionari de l'enginyer Sr. Fafel Coderch. Amb el número 10, dins les de 3r ordre, el tram Viladamat a Palafrugell, per l'Escala i Torroella de Montgrí, 35,300 km; i amb el número 23, també de 3r ordre, de l'Estartit a Sant Jordi Desvalls, per Torroella i Verges, 22 km."

Són insertes en el pla, amb la nota "sin estudiar"; tan sols un projecte penjat.

Els de Torroella havien d'esperar; menys mal que les galeres, tartanes i carros, tirats per potents cavalls i mules, podien fer front



Pas pel gual del riu Fluvià, a la carretera de Viladamat a Figueres

als guals del Ter, del Fluvià i del Terri a la Costa Roja, sortejar camins fangosos i amb roderes pel costat del Daró. També quedava la barca, en el pas de Gualta, quan el Ter anava ple.

Itinerari dels camins existents en aquest districte municipal. Camins classificats

Xarxa de camins rurals i ramaders que en aquells anys 1870-1880 unien els predis de la plana i també els pobles veïns del terme municipal.

1	rural	de 1r ordre, des de l'Estartit a l'Escala, passant per la muntanya dita del Montgrí.
2	rural	de 1r ordre, des d'aquesta a l'Escala, passant pel conegut de les Sorres.
3	rural	des d'aquesta al mar, passant pel molí fariner i seguint el peu del riu Ter[1].
4	rural	des d'aquesta al territori dit les Deveses, passant per la torre Begura i estenent-se en diferents ramals pel territori fins al mar.
5	veïnal	de 2n ordre, d'aquesta a l'Estartit, passant pel Molí del Mig, la Galera, mas Pi i Marquès[2].
6	veïnal	de 2n ordre, des d'aquesta a Verges vorejant el Ter.
7	veïnal	de 1r ordre, des d'aquesta a l'Escala, passant per Ullà i Bellcaire.
8	veïnal	de 1r ordre, a la Bisbal, cap del Partit Judicial, passant per Gualta, Fontanilles, Peratallada, Canapost i Vulpellac.
9	rural	ramader, des d'aquesta a les Deveses, passant pel Molí, mas Calvet, mas Girbau, fins al mar, i s'estén pels masos Runca, (...), Ferrer i Pi.
10	rural	ramader, des de l'Estartit a la torre Ponsa, pujant per la Carrerada i s'estén per la muntanya Gran.
11	rural	ramader, des de la torre Gran i mas Figueres es dirigeix a la muntanya comunal.
12	rural	ramader, des del mas Ral, passant per la torre Martina, mas Ramades, es dirigeix a la muntanya comunal.

Aquesta llista es troba inclosa en diferents recursos quan la vila reclamava una atenció administrativa sobre els camins.

Història d'un pont

La primera notícia d'un pont sobre el riu Ter a Torroella la trobem cap als anys 1278-1280, quan el benemèrit Bernat Gireta, de qui no es té cap altra notícia, emprengué la seva construcció. La crònica manifesta que l'església atorgà indulgències als que fessin testament recordant que a Torroella es bastia el pont.

L'any 1373 encara es manté l'obra, ja que el 23 de juliol el rei Pere faculta els jurats torroellencs per tenir-hi barra, és a dir, el cobrament del pas, diners destinats a la seva reedificació.

El mes de maig de l'any 1640, les tropes de Juan de Arce fan estralls entre els pobles veïns i traspassen el pont. Els torroellencs els avituallen perquè no pernoctin a la vila. En una data incerta, un fort aiguat migparteix el pont; es fa necessari posar-hi taulons, que periòdiques avingudes es van emportant. Els gravats francesos de la Batalla del Ter, del 27 de maig de 1694, presenten el pont derruït.

Francisco de Zamora, en el seu llibre de viatges (30 de gener de 1790) atribueix l'enderroc del pont als francesos. Esmenta un projecte d'un nou pont, del 14 de juny de 1751, segons un projecte de l'arquitecte Agustí Soriano. No es va dur a terme.

El 15 de desembre de 1849, l'Ajuntament demana poder vendre la torre Ponsa i el mas Pobre de l'Estartit amb la finalitat d'aixecar un nou pont. El 1856, Agustí Robert i Gorgoll compra la torre Ponsa.

Entre els anys 1868 i 1873 destaca la família Quintana, amb militància republicana. Albert de Quintana i Combis (1834-1907) va ser diputat per Torroella entre els anys 1876 i 1885; del 1893 al 1895 va ser senador per Girona.

El 1881, Robert Robert i Surís, amb propietats a Serra de Daró, dota d'un nou sostre l'església d'aquesta població, fa una nova

rectoria i un pont passera sobre el Daró. Es demana que se li concedeixi el títol de comte de Serra i Sant Iscle.

A les eleccions a diputats del 1886 es presenten Robert i Quintana; surt escollit aquest darrer. A Torroella s'accentuen els partidismes. Aquests problemes semblen acabar el 1893, ja que el 2 de gener l'alcalde Gabril Quintana Paretes manifesta que s'han fet les paus entre quintanistes i robertistes.

L'11 de febrer de 1890, l'alcalde Pompeu Quintana presenta la memòria d'un nou pont de fusta. Aquest projecte ja havia estat proposat en un consistori anterior.

El 28 d'agost de 1896 es posa la primera pedra del que ha de ser el nou pont. El marquès de Robert és nomenat fill adoptiu de Torroella.

El 2 de gener de 1899 s'inicia el plet sobre els lluïsmes entre Robert Robert i els germans Joaquim i Pere Coll i Rigau.

El pont de fusta

L'Ajuntament, cansat de la demora en la construcció d'un nou pont, proposa fer-ne un de fusta. El 19 de febrer de 1890, el consistori, presidit per Pompeu Quintana, celebra una sessió extraordinària. S'exposa el projecte i la memòria sobre la construcció d'un pont de fusta al pas de Gualta, el camí rural de Torroella cap a Girona. Es felicita el consistori anterior, ja que a ell se li deu aquesta iniciativa, i a l'enginyer Sr. Coderch, autor del projecte.

Avui, que contemplem ponts de ferro penjats, obres hidràuliques d'atrevides dimensions, la construcció d'un pont de fusta de 156 m de llargada, partit en 13 trams de 12 m de llum, amb una amplada que permetia el pas dels carruatges i vianants, pot semblar una utopia. Cal que ens traslladem a aquells dies de finals del segle dinou. Feia prop de cent anys que la vila esperava un nou pont. El projecte de la Diputació, del 1858, d'una nova carretera que uniria Palamós i Palafrugell amb Figueres,

per Torroella i l'Escala -cosa que portaria a la construcció d'un pont sobre el Ter- havia estat anul·lat en passar l'obra a l'Estat; la nova carretera de l'Estartit a Sant Jordi també s'anava retardant.

Aquestes demores i el fet que el manteniment de les barques per passar el riu fos elevat, cosa que encaria el transport, van portar la població a intentar bastir, per compte propi, un nou pont.

No hem trobat el resultat d'aquell projecte. Segurament va ser lliurat al Ministeri d'Aigües Pluvials per a la seva aprovació. És possible que es denegués pel fet que el projecte de la carretera de Viladamat a Palafrugell estava en una fase avançada (aquest projecte incloïa la construcció d'un pont -*Qüestionari de carreteres de l'Estat*, 13 de desembre de 1884-).

En la memòria sobre el pont es veu com va estudiar l'enginyer Coderch els efectes que podrien tenir les riuades sobre l'obra: el subsòl i les sedimentacions del llit, els marges per al seu reforçament i els estreps que calien amb l'obra hidràulica i de pedra. Atreu la seva lectura per la descripció tècnica del muntatge i l'acoblament de tot el conjunt (taulons, tipus i mesures, estaques i contraforts fixats al llit, brides i tirants de ferro).

La consideració de les resistències, flexions, cubicatge dels materials, dels llocs d'origen per al seu proveïment, jornals, carretatge i transport; l'amortització mitjançant taxes de pas i pontatge, que podrien ser inferiors a les que es paguen en les barques; tot el conjunt del pressupost puja a la quantitat de 36.980,65 ptes.

L'examen de la memòria i dels plànols podria ser molt profitós per als estudiosos de l'arquitectura i de l'enginyeria de ponts.

Puente de madera sobre el río Ter en el paso del camino rural de Torroella de Montgrí a Gualta

Presupuesto general

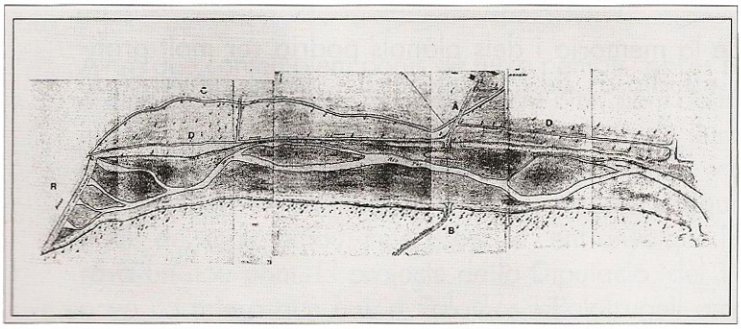
		Importes parciales Pesetas	Cts.	Importes totales Pesetas	Cts.
Averidas	822,54 mets. cuts. de terraplén á 1,00 Pts.	822,	54	822,	54
Estribos de fábrica	65,80 mets. cuts. de excavación en la cimentación á 2,00 Pts.	131,	60	2075,	40
	65,80 " " de mampostería hidráulica á 15,00 "	987,	00		
	24,74 " " de mampostería ordinaria á 10,00 "	247,	00		
	2,74 " " de fábrica de ladrillo á 60,00 "	164,	60		
	4,62 " " de sillería basta á 65,00 "	305,	30		
	Imprevistos	300,	00		
Tramos de madera	137,53 mets. cuts. de madera á 171,00 Pts.	2355,	63	7939,	27
	12,744 kilógs. de hierro forjado á 0,60 "	7646,	64		
	3,00 millares de ripia en la cubierta á 15,00 "	45,	00		
	210,00 mets. lins. de hierro de hilera á 2,00 "	420,	00		
	Alquitranado de las maderas del puente	300,	00		
	Total de ejecución material			34887,	45
	1 p. % de gastos imprevistos			348,	87
	5 p. % de gastos de dirección y administración			1744,	35
	Total general			36980,	63

Asciende el importe de este presupuesto á la cantidad de treinta y seis mil novecientas ochenta pesetas y sesenta y tres céntimos.

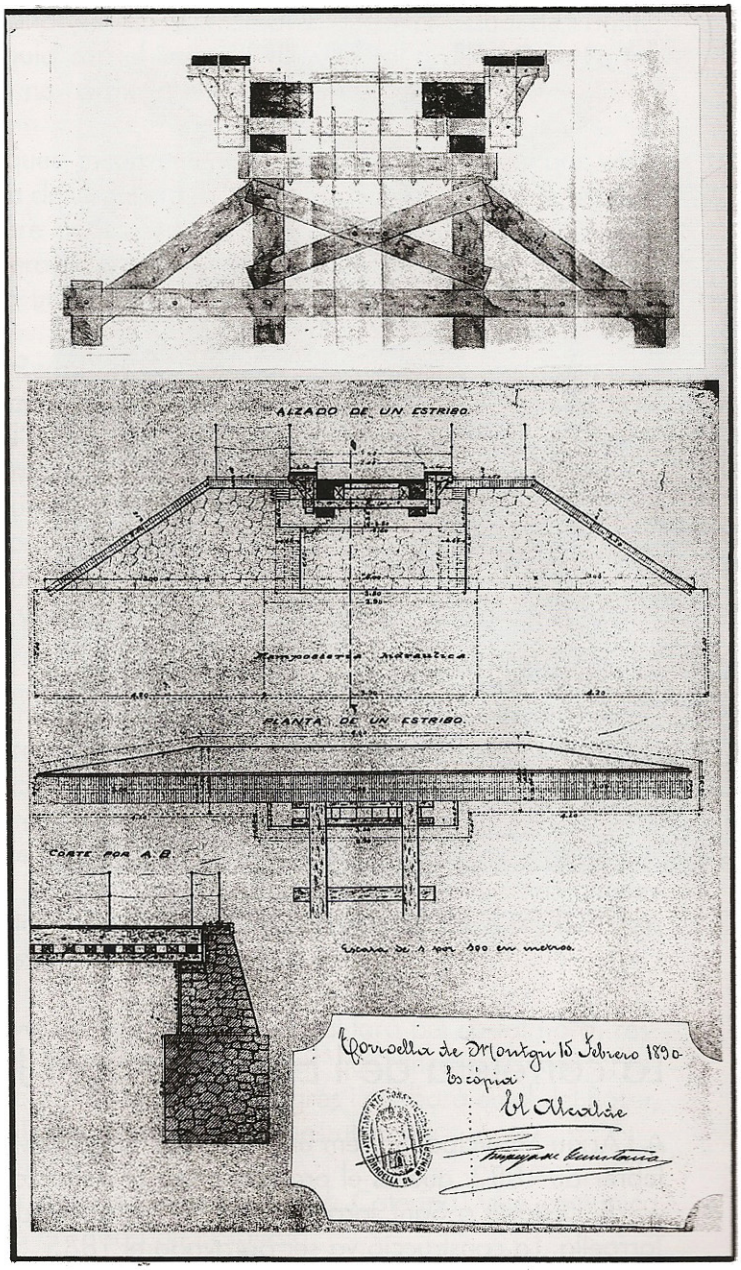
Torroella de Montgrí 15 Febrer 1890

Es copia El Alcalde

Rubricado



Documents diversos sobre el projecte del pont de fusta



Document sobre el projecte del pont de fusta



PORTAL DE SANTA CATARINA.

La nova carretera passa per davant del portal de Santa Caterina; això va comportar l'enderroc de les baranes del pont sobre les valls.

La carretera de l'Estartit a Sant Jordi

A l'Arxiu Municipal trobem una *Memòria descriptiva* del 20 de febrer de 1882, que és el projecte avançat de la carretera que va de l'Estartit a Sant Jordi; en concret, es tracta del traçat de Torroella. La construcció va ser aprovada el 1885.

Cal considerar que en aquells moments la major part de les carreteres rurals travessaven per dins de les poblacions. Aquesta memòria justifica el pas fora de la població de la carretera, davant de l'estretor del portal de Sant Josep, que donava entrada per la banda de les Cases Noves al carrer actual de Primitiu Artigas, seguia cap al carrer d'Ullà, portal d'Ullà i Fora Portal. Aquesta via no permetia el pas de dos vehicles.

Davant d'aquest inconvenient, es marca un nou traçat que voreja la muralla de la Sellera, el portal de Santa Caterina i, pel costat de la torre de les Bruixes, segueix cap a Ullà. Aquesta primera carretera estatal va ser tot un esdeveniment per a Torroella, ja que obria un camí cap al progrés.

Durant la I República es va començar a enderrocar gran part de les muralles. Pel costat de les Cases Noves, Ramon Boy, propietari d'horts i terrenys veïns d'on tenia la seva casa, oferia a l'Ajuntament bona part de la propietat per obrir un carrer (el que avui porta el seu nom), si permetien enderrocar la muralla per obrir un pas que comuniqués amb la plaça de la Vila. Aquest va ser el portal de Sant Josep. A continuació transcrivim una part de la memòria[3] de la construcció de la carretera:

> "La direcció de la traça de la carretera és d'est a oest en la proximitat de Torroella. És natural que la travessia de la població es faci en el mateix sentit E-O. Com que en aquesta el carrer (d'entrada) no reuneix l'ample necessari per creuar-se dos carruatges, 6 m, intentar portar la travessia per dins de la població requereix enderrocaments importants i d'un cost considerable. Per això, es desisteix de passar per dins de la població.
>
> La travessia estudiada circumval·larà pel costat nord, resseguint el recinte emmurallat que encara es conserva. Arrancarà del carrer del Progrés i acabarà en el del Roser, per enllaçar amb les altres vies urbanes.
>
> Tocarà amb la porta de Santa Caterina, que comunica amb la barriada de l'Església.

> La travessia proposada reunirà l'avantatge de dirigir el trànsit a tres punts importants de la vila, per així fer la direcció que més convingui dins del poble i ordenar millor el trànsit dels carruatges que passin de llarg i altres molèsties, al mateix temps que es podran oferir terrenys veïns.
>
> Està demostrat a la província que les carreteres amb més proximitat als pobles són preferentment elegides per a la construcció d'edificis.
>
> Els terrenys que s'ocuparan són d'ínfim valor, ja que bona part corresponen al fossat de l'antiga fortificació derruïda i abandonada, per la qual cosa no cal fer enderrocaments, mentre que l'entrada és lliure per una bretxa que hi ha entre la primera casa i el portal de Santa Caterina, que s'ha de retirar a l'amplada de la nova carretera."

Aquesta bretxa no és altra cosa que un corriol o camí entre la barana del pont del fossat (vall) del portal de Santa Caterina i la cantonada de la casa coneguda per "can Dios". Segueix la memòria:

> "Com que l'amplada de 6 m proposada pot arribar a ser insuficient per la importància d'aquesta població i el trànsit de carruatges, es preveu deixar una amplada de 12 m, a partir de la qual es podran edificar les noves cases."

A continuació es parla de les voreres, clavegueram i altres traces i segueix amb les alineacions, corbes i rasants...

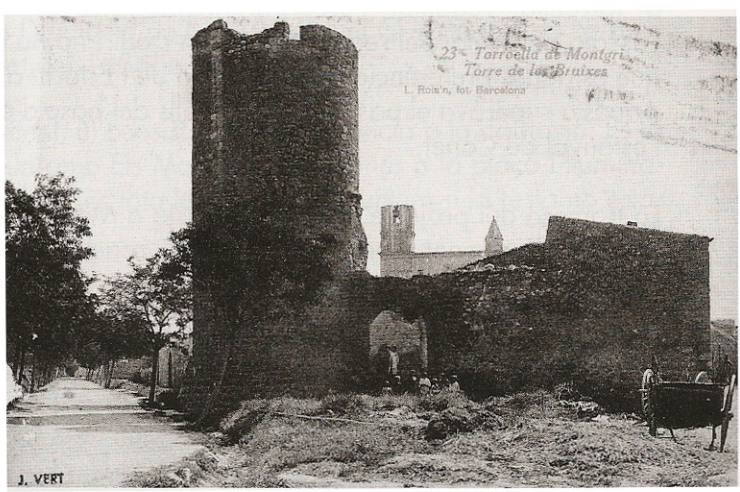
Pel que fa al pressupost, no cal fer-ne cap d'especial, ja que és suficient el de la construcció de la carretera. Probablement anava inclosa la construcció dels dos ponts sobre els torrents de la Rutlla i d'en Puig (aquest enfront de l'era d'en Tòfol). El torrent de les Capelles, pel costat del Roser de Fora, es faria anar a desguassar al torrent d'Ullà.

L'alineació de les Cases Noves ocuparia els valls de la muralla, de nord a sud, i s'obriria el pas del carrer conegut per la Travessera (avui de la Porta Nova). Més tard es va soterrar el

torrent d'en Puig, amb la qual cosa s'aconseguia un passeig, al qual se li va donar el nom "del Progreso".

En aquells dies el consistori reivindicava constantment les carreteres projectades per l'Estat; els carruatges es multiplicaven, mentre que els camins rurals es trobaven en un estat infernal. Les passeres sobre les arcades del pont vell, se les emportaven les avingudes del riu. La barca del pas de Gualta cada dia exigia reparacions i la carretera de Palafrugell a Viladamat -i el pont- es demorava. Insistien que s'arrangés la comunicació amb Girona, per Gualta, Parlavà i Foixà, i que enllaçava amb la carretera de Palamós a Girona.

Una resposta ben contundent els va arribar: com que disposaven d'una carretera fins a Sant Jordi, on hi havia estació de tren, què millor que aquest mitjà per anar a Girona!



La nova carretera rodejava les muralles de la Sellera.

La carretera de Viladamat a Torroella

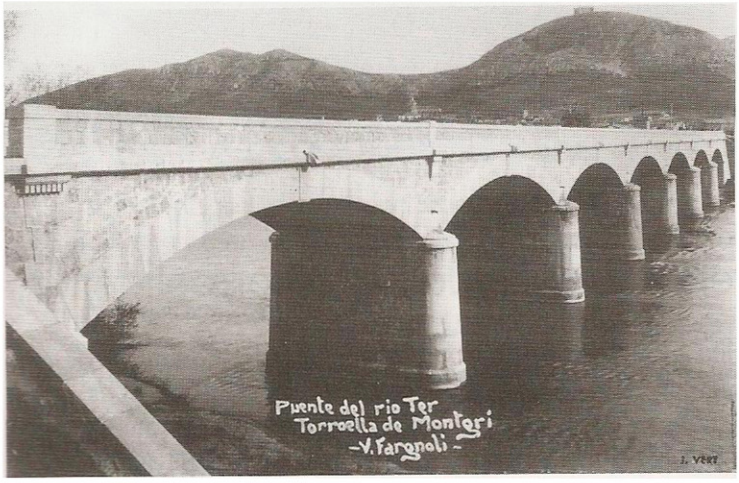
El temps i diferents estudis han donat a conèixer les circumstàncies i la conjuntura amb què es van desenvolupar els plans i l'estesa de les noves carreteres a la nostra comarca. Ens explicava un familiar nostre, que fou capataç d'Obres Públiques, de les

dificultats amb què es trobaven els seus antecessors quan havien d'assentar els ferms del nou traçat pel costat dels aiguamolls de la zona de Cinc-claus. També el corresponent a l'antic estany de Bellcaire. Amb el subsòl inundat i fangós, havien d'emprar l'antic sistema romà, clavant estaques i fer llit amb troncs i bigues de fusta que consolidessin el terreny per al sosteniment de la pedra i la grava.

Similars dificultats es trobarien pel costat de l'estany de Poma, on el rec Madral i el Daró buidaven les aigües en temps de grans avingudes.

Malauradament, com podien influir en els diputats a Madrid davant d'unes obres d'aquesta envergadura? Aquell passadís, amb les noranta fites -vulgars guarda-rodes-, que en les plenes del Daró eren la guia i el senyal per als carruatges, va perdurar fins ben entrats els anys quaranta. La construcció d'un nou pont, a Torroella, rebaixar l'escarpat muntanyenc a l'entrada de l'Escala pel costat del rec del Molí d'en Dou... no ha d'estranyar que es donés preferència a la carretera de l'Estartit a Sant Jordi. Aquesta superava el pas dels aiguamolls del bosc d'en Mac i de l'estanyol de Canet.

La tramesa del projecte del pont de fusta a Madrid va ser interpretat, segurament, com el clam d'una zona que reivindicava



El nou pont sobre el Ter.

noves i millors comunicacions. Obres Públiques va tirar endavant el projecte de carretera de Viladamat a Torroella i la construcció del nou pont. El novembre de 1895, la *Gaceta* publicava la subhasta de tan esperada carretera.

Epíleg

De política local. Un fortuït esdeveniment

En l'acta del *Llibre de conclusions* del dia 7 de novembre de 1895 llegim que l'alcalde manifesta haver rebut una carta del marquès de Robert, diputat per Torroella, des de Madrid, que li dóna la notícia de la publicació immediata en la *Gaceta* la subhasta del primer i tercer trams de la carretera de Viladamat a Palafrugell, amb la inclusió d'un pont sobre el riu Ter.

El pla de la Diputació de l'any 1844 i el *Qüestionari de carreteres de l'Estat* del 1884 ja eren un fet.

Immediatament, el consistori dóna la notícia a la població. Es fa una cercavila amb Els Montgrins, sardanes a la plaça i Il·luminàries extraordinàries tota la nit (ens preguntem si la festa no estava ja preparada).

Els edils robertistes aprofiten per exaltar la figura del diputat, de l'"artífex impulsor que amb la seva influència obté la resolució definitiva de la nova carretera i del tan esperat pont."

El dia 17 de novembre, en una altra sessió del consistori, per acabar d'afalagar la figura del líder, és rebuda una carta del senador del Regne, Albert de Quintana i Combis, en què comunica que amb data del 14 d'aquell mes la *Gaceta* conté la subhasta de la carretera i del pont.

El senador, abans contrari polític i avui fetes les paus, proposa al consistori el nomenament de fill adoptiu de Torroella del marquès de Robert. En aquesta mateixa sessió s'acorda que, mitjançant el mateix marquès, es faci arribar un vot de gràcies al ministeri i al Sr. Quintana. La proposta és aprovada per la majo-

ria dels consellers, vuit robertistes; la resta no són presents a la sessió.

La primera pedra

El dia 28 d'agost de 1896, el darrer dia de la Festa Major, es posava la primera pedra del pont, amb l'assistència del governador civil de la província. Els factors i les pressions que van influir en aquella obra, que es venia demanant feia cinquanta anys, no creiem que depenguessin de l'amistat entre un diputat pel districte de Torroella i un ministre del mateix partit polític. La construcció de la carretera de Sant Jordi, la primera de vital importància per a la vila, no havia aixecat aquell inusitat entusiasme amb què els torroellencs celebraven la primera pedra del pont i l'anunci de l'inici dels primers trams de la carretera de Viladamat. Tot plegat va ser aprofitat políticament pel fill adoptiu de la vila.

FIESTAS EN TORROELLA DE MONTGRÍ

La circunstancia feliz para Torroella de verificarse la inauguración del puente sobre el rio Ter, puente que ha de producirle un cambio importantísimo en su vida industrial y que abrirá nuevos horizontes en que bajo el prisma de la abundancia, llevará al comercio valiosísimos factores, ha hecho que las fiestas de este año revistan un carácter verdaderamente notable.

La importancia de la obra, cuya primera piedra fué colocada antes de ayer con una solemnidad extraordinaria, lo demuestra el entusiasmo delirante con que por aquellos vecinos se aclamó y victoreó á todos cuantos han contribuido á la realización de un hecho tantos años esperado.

Todos los pueblos en su larga vida, tienen épocas de verdadera decadencia y una de estas venia sufriendo con gran resignación el vecindario de Torroella, sin que su amor al trabajo, ni sus grandes elementos pudieran tener el desarrollo conveniente á sus intereses por falta de comunicación.

El puente que se ha de construir es para los torroellenses la vida, sin él se hacia imposible toda comunicación con poblaciones importantísimas que á su falta de vias fáciles y poco costosas veian perderse sus mejores productos por la escasa demanda que á esta misma circunstancia debian.

Hace muchos años que el pueblo en masa venia clamando porque mejora de tal entidad para ellos se llevase á la práctica y cuantos trabajos se habian realizado para conseguirlo se estrellaban ante la indiferencia de los unos y el poco éxito de los que aun trabajando con interés, les faltaba la influencia necesaria para recabar en altas esferas un feliz resultado.

En esta situación y cuando faltos de fé por las contrariedades sufridas habian perdido la esperanza de ver realizada su más ardiente aspiración, encontraron en su camino lo que les hacia falta, el factor más importante, un hombre lleno de entusiasmo y cariño que haciendo suyo el bienestar de los demás dedicó todas sus energias y todas sus influencias al objeto que tanto tiempo ha perseguian.

Este hombre insigne, este protector decidido, lo fué el senador por esta provincia, el señor Conde de Serra.

Notícia apareguda al Diario de Gerona del dia 30 d'agost de 1896.

L'Ajuntament, eufòric, en una acta d'aquells dies acorda posar el nom de Marquès de Robert al carrer del Progreso i col·locar una placa de marbre al saló de sessions que commemori aquestes obres i perpetuï la gratitud de Torroella envers el marquès.

Al *Diario de Gerona* del dia 1 de setembre de 1896 es publicava el següent escrit sobre la festa de la col·locació de la primera pedra:

> "A su gestión acertada y eficaz, se debe sin duda alguna, la concesión de tan importante obra y el pueblo de Torroella, en masa, reconociéndolo así, le dedicó con el mayor entusiasmo los festejos que se han celebrado, dandole ademas una prueba de su agradecimiento, nombrandole hijo adoptivo por medio de su mas genuino representante; el Ayuntamiento.
>
> Invitado por aquel Ayuntamiento y defiriendo los deseos manifestados por el señor Conde de Serra, asistió el señor Gobernador civil de la provincia, el que movido de una simpatia grande hacia un pueblo tan merecedor de afecto y a un amigo tan querido como el protagonista de la fiesta no dudó un momento en presidirla.
>
> La función religiosa que, en acción de gracias se celebró por la mañana en la parroquia, resultó solemnissima y el padre Lacalle, Trinitario, que fué el encargado de la oración sagrada estuvo á muy buena altura.
>
> Además de la notable musica del pueblo, amenizó la fiesta la del regimiento de Guipuzcoa que recorrio las calles de la poblacion tocando alegres marchas.
>
> Imponente y conmovedor fué el acto de la bendicion y colocacion de la primera piedra y es seguro que tan importante acontecimiento dejara imperecederos recuerdos en el alma de los torroellenses.
>
> A las cuatro de la tarda se formó la comitiva que habia de asistir a tan solemne acontecimiento pasando el Ayunta-

miento bajo la presidencia de su digno alcalde señor Destor a la residencia del señor Conde de Serra, en donde se hospedaba el señor Gobernador y desde alli se dirigieron todos los invitados con el elemento religioso a la cabeza, al sitio designado, siendo materialmente imposible el paso por las calles de la poblacion a consecuencia de la gran aglomeracion de gente, no tan solo de Torroella sino de los pueblos comarcanos.

Una nube de versos, dedicados al señor Conde de Serra, cayó sobre la comitiva, notandose en el rostro de cuantos presenciaban la marcha señales evidentes de entusiasmo y agradecimiento.

Llegados al sitio en donde dentro de poco se levantará, con el puente, la importancia de aquel pueblo, se procedió, por la iglesia á la bendicion de la obra, tomando despues la palabra el señor Sanco Diez, que en un breve y elocuente discurso se congratuló de la dicha que representaba para el pueblo de Torroella y para aquella region dicho acontecimiento y dedicó frases encomiasticas al que con su actividad, nunca desmentida, y una fuerza de voluntad grande, consiguió vencer las dificultades que se oponian a la realización de obra tan deseada, siendo aplaudidas sus palabras con marcadas muestras de satisfacción.

Para dar gracias y verdaderamente conmovido, habló despues el ilustre procer cuya gestión se celebraba, procediendose despues a la lectura de una oda que le fué dedicada por un señorcuyo nombre sentimos no recordar.

El regreso se verificó con el mayor orden sucediendose los vivas a los señores Conde de Serra y Gobernador.

Por la noche fué obsequiado el Conde de Serra con una serenata acudiendo a su casa palacio con objeto de felicitarle y disfrutar de los acordes de la musica de Guipuzcoa lo mas escogido de la sociedad torroellense entre los que tuvimos el gusto de ver a muy lindas señoritas.

Con la sencillez y amabilidad que les es caracteristica, hizo los honores de la casa la señora Condesa quedando todos muy reconocidos a sus finas atenciones."

Josep Vert i Planas

Notes

1 Cal considerar que la rectificació del curs del Ter encara no s'havia fet.
2 Id.
3 L'original és en castellà.