

patrimoni

El pont del Dimoni

Petit pont medieval o notable pont modern?

Un estudi publicat el 1928 a la *Revista de Obras Públicas* considerava que el pont del Dimoni sobre el Güell era una obra notable de les acaballes del segle XVIII o principis del XIX. Els arguments exposats al text haurien de ser considerats abans d'assegurar l'origen medieval del pont, que va ser desmuntat el 1968.

CARLES GORINI > TEXT

Entre 1925 i 1932, l'enginyer tortosí Eugeni Ribera, introductor de la tècnica del formigó armat en la construcció de ponts a l'Estat espanyol, professor de la Escuela de Caminos, empresari i viatger, va publicar l'obra en quatre volums *Puentes de fábrica y hormigón armado*, perquè servís de punta de llança en la construcció de ponts —els que es construïen amb aquells materials— i de manual per als estudiants de la Escuela. Al capítol IV, Ribera assegurava que el pont Adolphe, a Luxemburg, acabat el 1903, havia inaugurat el segle XX «con la disposición originalísima del eminente Sejourné, sustituyendo las bóvedas continuas a todo el ancho del puente, tradicionalmente construidas, durante más de veinte siglos, por arcos paralelos en los frentes, unidos por tableros de hormigón armado».

A Girona, Federico Moreno era l'enginyer en cap d'Obres Públiques. Diferents notícies el presenten com un home cultivat, que publicava amb assiduitat articles a la *Revista de Obras Públicas* i en revistes culturals gironi-



AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI [NARCÍS SANS PRATS]

nes i al qual, el 1913, el Instituto de Ingenieros Civiles havia premiat pel seu llibre *Las carreteras del porvenir*. Pel càrrec que ocupava, des de 1895 havia tingut cura dels ponts i les carreteres de Girona. La lectura de l'afirmació de Ribera sobre els ponts de voltes bessones li devia causar una forta emoció, fins al

El pont del Dimoni sobre el Güell va ser una estructura excepcional, precursora de tots els ponts de les seves característiques, que se suposava que havia estat construït a les acaballes del segle XVIII

>> *Inundacions a Girona provocades pel desbordament del riu Onyar, Ter i Güell. A la imatge, el pont del Dimoni el 13/09/1963.*

punt que s'hi va posar en contacte per comunicar-li que, a prop de Girona, sobre el riu Güell, existia un petit pont construït amb la característica del pont de Sejourné, que anomenaven *pont del Dimoni*. Federico Moreno, per indicació de Ribera, va completar la informació i la va publicar en forma d'estudi a la *Revista de Obras Públicas* el 1928. L'enginyer conclouia que havia de tractar-se d'una obra realitzada a finals del segle XVIII o principis del segle XIX. Posteriorment, Ribera incorporaria les conclusions de Moreno en la reedició del seu

La antigüedad de la construcción de puentes con bóvedas gemelas

El puente Adolfo, en Luxemburgo, comenzado en 1899 y terminado en 1903, inauguró el siglo XX, con la disposición originalísima del eminente Sejourné, sustituyendo las bóvedas continuas en todo el ancho del puente, tradicionalmente construidas, durante más de veinte siglos, por arcos paralelos en los frentes, unidos por tableros de hormigón armado.

Pero esta genial modificación en los puentes de fábrica exige aún mayor perfección en la mano de obra y timpanos y una piedra excelente, cuya adquisición y labra no envaseca sensiblemente el coste de la mano de obra.

Los anteriores párrafos del capítulo IV, «Reseña histórica», de la obra *Puentes de fábrica y hormigón armado*, de D. J. Eugenio Riberu, no pueden, en rigor, ser objeto de contradicción, puesto que, en realidad, al ilustre ingeniero francés se ha de atribuir el acabado estudio científico de esta disposición con los más modernos sistemas constructivos; pero, a leerlos, recordé haber visto un antiguo puente construido con arcos gemelos, y, en aras de la rigurosa verdad histórica, me pareció interesante comunicarlo al distinguido profesor de nuestra Escuela. Por su consejo e indicación se redactan estas notas, que, sin mernar un ápice la gloria del insigne Sejourné —para la que bastaría, a nuestro juicio, la inspiración del arco apuntado con el que salvó la profunda cortadura del barranco en el viaducto de Fontpérouse—, recaban para un modesto e ignorado antecesor de los ingenieros españoles el chispazo del genio que engendró la sustitución de la bóveda de todo el ancho por los arcos independientes.

Del puente en cuestión dan perfecta idea las fotografías que entre estas líneas se intercalan. Su luz es de 10,80 metros y de 2,75 metros la flecha, y, como en la mayoría de los antiguos puentes, se anula o reduce la altura de los tímpanos, ajustando las rasantes de la vía para que sirvan, a la curvatura de la bóveda. El irregular espesor de los arcos es, como pro-

medio, de 0,40 m y de 0,70 su ancho, distando entre medios de los mismos 1,50 m.



Fig. 1.º Vista general del puente sobre el río Güell. Vista general.

Los arcos son de sillarejo basto sin aplastillar, y rellena las juntas, algo más pronunciadas en el intradós, mortero de cal hidráulica con más o menos perfección fabricada con las calizas de la comarca. Las dovelas o piezas abarcan todo el ancho del arco. Estos se apoyan por la margen izquierda en un estribo de mayor anchura que la distancia entre paramentos exteriores de la obra, prolongado por muros de revestimiento del cauce. En la margen derecha, un pequeño estribo queda empotrado en el terreno.

El piso descansa directamente sobre la bóveda en la clave, y por intermedio de tímpanos de escasa altura en el resto, sin que sean en exceso pronunciadas las rampas de una y otra parte. El ancho total del puente, de 2,50 m, se alcanza con grandes losas de caliza que vuelan 0,30 m del paramento exterior de

124

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

los arcos gemelos. Cargan en parte sobre este voladizo de las losas pretiles de 0,40 de anchura, quedando libre para la circulación un ancho de 1,70 m para el



Fig. 2.º Vista del intradós del puente sobre el río Güell, en Gerona.

paso de un solo vehículo, revelando este ancho y la distancia entre arcos el propósito de ajustarlos a la batalla de los carros existentes y vuelo de las cargas, de manera que el peso transmitido por las ruedas actúe siempre sobre el esqueleto resistente y sólo peatones y caballerías sobre las losas del forjado.

Estas losas, con un espesor sensiblemente de 0,15 m, forman en el exterior una imposta de coronación de gran efecto, por la sombra arrojada en el paramento. Entre pretiles, para formar el piso, se halla reforzado el espesor por una nueva hilada de losas más irregulares.

Ha de notarse el detalle que se dibuja en la figura 3.º, corte por la clave y proyección de la parte derecha, y que, detenidamente examinada, puede observarse en la segunda de las fotografías. Nos referimos a un relleno entre los arcos gemelos a partir del estribo y que termina tangente a las losas por el intradós, a una altura aproximada de los dos tercios de la flecha del puente, relleno a manera de capialzado, formado con mampostería poco esmerada. Con las losas que quedan vistas afecta en general la forma de bóveda carpanel, y aunque no es de negar su contribución a la resistencia de la obra, sobre todo si forma parte de una sobrecarga de los arcos ligados con los tímpanos, más nos parece que persiguió el proyectista que no faltara en el aspecto de la obra el arco de varios centros, tan del gusto de los ingenieros franceses, que, como en el puente de Neuilly, del célebre Perronet, y en el de Burdeos, lo conservaron en el interior de la bóveda, imponiendo dificultades de ejecución para mirarlo con el arco escarzano que ya empleaban en los frentes.

El puente descrito, distante medio kilómetro de Gerona, se halla en un antiguo camino vecinal de

Palau Sacosta a Salt, que actualmente sólo sirve como camino rural de servicio de tres o cuatro fincas. Como camino vecinal fué sustituido por la actual carretera de Manresa a Gerona, de la que el tramo entre Gerona y Salt fué construido hacia el año 1860. No hay duda, por ello, de que el puente es de construcción muy anterior. El actual delegado regio de Bellas Artes de Gerona, arquitecto municipal los años 1882 y 1883 y arquitecto provincial después, encargado mucho tiempo de los caminos vecinales, ni intervino en la construcción ni recuerda antecedente alguno que pueda referir ésta a una fecha próxima a su actuación. Por otra parte, el aspecto general de la obra, su rebajamiento con el empleo del arco escarzano, la armonía de las dimensiones y belleza de los arcos, y la ejecución relativamente esmerada para tan modesta construcción, traslucen la influencia de las concepciones francesas en la segunda mitad del siglo XVIII, así como las inclinaciones rasantes, cuando la adopción de los arcos rebajados permite, en los puentes de la época citada, la horizontalidad, demuestra la subsistencia de modalidades anteriores, no siendo, por todo ello, aventurado suponer realizada la obra durante los últimos años del siglo XVIII o primeros del XIX.

Hemos rebuscado en los archivos del Ayuntamiento de Gerona, bastante ordenados y completos, datos documentales referentes a este puente, renunciando a hacerlo en los Ayuntamientos de Palau Sacosta y Salt, poblaciones sin importancia, que seguramente no hubiera dado resultado, pues no es de presumir se realizara con el solo esfuerzo económico de reducidos núcleos. Tanto o más que el deseo de hallar precisada y probada la fecha de construcción, nos

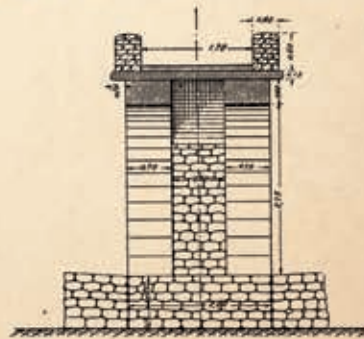


Fig. 3.º Corte por la clave de los arcos y proyección de la parte derecha del puente.

guiaba el de conocer el nombre del ignorado constructor. Nuestras indagaciones han resultado inútiles, y, si gloria hay en la obra descrita, en la imposibilidad de honrar la persona, ha de recaer, como timbre de orgullo, en la ejecutoria de los constructores españoles.

Federico MORENO
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

tractat. Per tant, durant uns anys, per als enginyers espanyols que es formaven en la construcció de ponts, el pont del Dimoni sobre el Güell era un pont d'època moderna, precursor de tots els ponts de les seves característiques, que se suposava que havia estat construït per un «modesto e ignorado antecesor de los ingenieros españoles».

Se'n conserven un centenar de dovelles

El 1968 es va desmuntar el pont del Dimoni sobre el Güell amb la promesa de bastir-lo de nou sobre el Galligants, per relligar el passeig Arqueològic, però la reconstrucció no es va dur a terme i les dovelles del pont han viscut tots aquests anys en un magatzem municipal. La tardor de 2014 l'Ajuntament de Girona va presentar el projecte arquitectònic del pont del Dimoni perquè, com asseguraven fonts municipals, «la reconstrucció del pont ha estat un projecte llargament i històricament reivindicat pels veïns i veïnes del barri de Santa Eugènia».

Entre els arguments que han esgrimit els defensors de la reconstrucció hi ha l'origen medieval del pont que es va desmuntar el 1968. Després que Pere Freixas publicqués el 1979 el contracte entre Pere Costa, conseller del rei, els jurats de Girona i Guillem de Granollers, mestre d'obres de Montfullà, per a la construcció d'un pont sobre la riera Güell el 1357, un corrent general d'opinió va considerar que existia una relació directa entre el document notarial i el centenar de dovelles que s'havien conservat. És el cas de Ramon Ripoll, professor d'arquitectura de la UdG i responsable del projecte municipal de reconstrucció, que, davant la possibilitat que el pont pogués tenir un origen modern, ha assegurat en conversa telefònica que «el coneixement que tenim de la documentació dels segles XVIII i XIX fa molt improbable que, si aquest pont fos de temps moderns, no en tinguéssim una constància documental».

En un sentit contrari es pot aduir que el desconeixement de les circumstàncies històriques del pont del Dimoni havia estat la nota dominant abans que l'article de Freixas servís perquè s'establís la doctrina de l'origen medieval de les dovelles, tot i que l'antic di-



<< El pont del Dimoni dibuixat en un plànol sobre els límits municipals entre Santa Eugènia de Ter i Girona. Expedient d'al·legacions a l'annexió del municipi eugenienc al gironí (1961).

>> A dalt, vista del pont del Dimoni, sobre el riu Güell de Girona, el 1944. Al fons, el pla de Santa Eugènia i l'antic campanar de l'església de Santa Eugènia de Ter.

rector del Museu d'Història de la Ciutat advertís que «ben segur fou adobat moltes vegades, tantes com els aiguats i el pas del temps el malmenaren».

A tall d'exemples, el pont del Dimoni no el descriu M. Mercè Costa i Paretas a *Els antics ponts de Girona* (1975), ni tampoc el cita Àngel López en la tesi doctoral *Puentes de la época medieval en las cuencas de los ríos Ter, Fluvià y Muga* (2010). La informació de la premsa tampoc no ens permet anar gaire lluny: per exemple, el 1894, el gironí Josep Morató publicava un article a *La Veu de Catalunya* en què ressenyava una passejada pel pla de Girona, durant la qual enraonava «una bella estona ab un jayet de cap á vuitanta anys [...] ja que se'ns presentava sortirem á parlar del pont del dimoni», però sense cap resultat. I, encara, el 1968, unes setmanes després de ser desmuntat, Cierzo, des de *Los Sitios*, es preguntava: «¿Cuándo fue construido el "Pont del Dimoni"? No pudimos conseguir la fecha exacta. De una parte, recogimos el testimonio de ancianos del lugar que aseguran haber aprendido de labios paternos la antigüedad del paso. De otra, la información del amigo Oliva, director del Museo Arqueológico Provincial, que, por teléfono, rápidamente, ha tenido

la amabilidad de decirnos que, aunque tendría que verlo detenidamente, los puentes alomados (de doble pendiente) corresponden al Medioevo, aunque tienen sus raíces en la época romana y no falta el que fue construido después de la Edad Media, a título de copia de modelos viejos».

Una hipòtesi que cal considerar

Davant d'un escenari en què es confonen en una mateixa cosa l'antiguitat del pas pel riu, el contracte de 1357 i les dovelles del magatzem municipal, no es pot passar per alt l'estudi de Federico Moreno, perquè introdueix un dubte raonable sobre la possibilitat que el pont del mestre d'obres Guillem de Granollers no sigui pas el que es va desmuntar el 1968. De fet, la hipòtesi de Moreno té punts forts, el primer del qual el constitueix l'absència de cap model construc-

tiu del segle XIV que se li assembli, ni a la Península ni a l'Europa continental. El fet és que la disposició del seus arcs bessons i rebaixats l'emparenten, segons l'enginyer, amb diferents exemples francesos dels segles XVIII i XIX, hereus de la tradició de Jean-Rodolphe Perronet, perquè, com afirma, «es de notar [...] un relleno entre los arcos gemelos a partir del estribo y que termina en tangente a las losas por el intradós [...] mas nos parece que persiguió el proyectista que no faltara en el aspecto de la obra el arco de varios centros, tan del gusto de los ingenieros franceses». Encara es podria afegir que el detall constructiu, com assegurava Ribera al seu tractat, «exige aún mayor perfección en la mano de obra y tímpanos y una piedra excelente».

Tanmateix, l'absència de cap prova documental que acrediti la construcció durant el segle XVIII o principis del XIX esdevé, en efecte, el principal inconvenient de la hipòtesi, i tot i que Moreno va regirar els arxius, aquests es van mostrar —i es mostren encara— esquis a proporcionar una resposta que podria ser definitiva.

Carles Gorini és historiador i periodista.

L'estudi de Federico Moreno introdueix un dubte raonable sobre la possibilitat que el pont del mestre d'obres Guillem de Granollers no sigui pas el que es va desmuntar el 1968