

El pont que mai no va existir



NARCÍS-JORDI ARAGÓ

>> *Recreació a partir del projecte de pont de 1960.*

Hi hagué un primer pont de la Barca, prop del portal del mateix nom, arran de la confluència de l'Onyar i del Ter: una vella palanca que va substituir la barca que havia donat nom a tot plegat, i que l'any 1868 va ser substituïda per una passarel·la de fusta. Tres anys després, un aiguat se la va endur. Refeta i destruïda de manera intermitent segons les inclemències de l'aigua i les disponibilitats municipals, va acabar desapareixent sense pena ni glòria. A partir d'aleshores, la connexió entre les dues ribes de l'Onyar en aquella zona va quedar totalment interrompuda. Només es podia travessar el riu pel pont d'en Gómez o pel passadís de Pedret, que amb els anys seria substituït per l'actual pont del mateix nom.

L'any 1960, la necessitat de relligar els barris de Sant Feliu i Sant Pere amb la part nova de la ciutat es va concretar en un primer projecte, explicat en un document municipal titulat «*Gerona, problemas, realizaciones y proyectos*». En aquella època, la *carretera nacional de Madrid a Francia por la Junquera* —l'actual i tristament famosa N-II— passava encara per la plaça del Vi i pels carrers de Ciutadans, Cort Reial, Ballesteries, Calderers i Barca, i per això la intervenció prevista en aquell indret contemplava la construcció d'un gran pont per a la circulació de vehicles. S'inspirava clarament en el model ja clàssic del pont de Pedra per no desentonar dels edificis de la Girona monumental. El text de la proposta és molt revelador: «*En el extremo*

norte de la ciudad resulta de extrema conveniencia el enlace de los dos márgenes por un puente que comunique la ciudad antigua, a nivel aproximado de la histórica colegiata de San Félix, con el área de ensanche constituida por la plaza de la Independencia, avenida Ramon Folch, Dehesa, etc. Que relacione, antes de alcanzado el centro urbano, la misma carretera general de Madrid a Francia por la Junquera con la de La Bisbal a Palafrugell, Palamós y demás poblaciones del litoral».

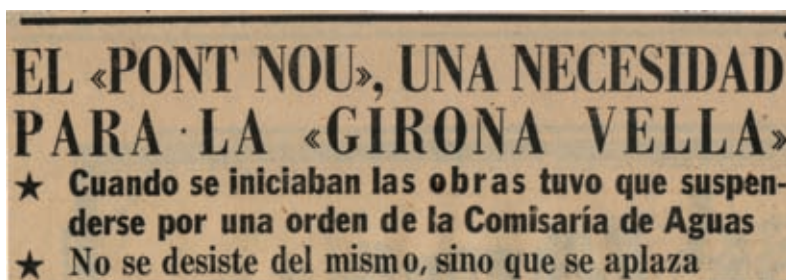
La construcció d'aquest pont sumptuós va ser sol·licitada a l'Estat, després del clima de promeses fetes a Girona en el 150 aniversari dels setges napoleònics. Però la petició, com de costum, es va perdre en algun despatx ministerial i, al cap de tretze anys d'espera, l'Ajuntament va decidir construir el pont pel seu compte, amb un disseny més funcional i menys ostentós que el primitiu, però igualment destinat a la circulació rodada. *Los Sitios*, únic diari gironí de l'època, exultava de satisfacció per aquella obra que havia de «*transformar totalmente el paupérrimo barrio de la Barca*» i resoldre —deien— els problemes de circulació a l'interior del nucli urbà. Les obres van ser finalment adjudicades el 4 de gener de 1974, per un import de 9.695.000 pessetes, però llavors va sorgir un entrebanc inesperat: la intervenció de la Comissaria d'Aigües del Pirineu Oriental. Les seves exigències i les condicions que imposava van provocar la suspensió de les obres començades i l'ajornament del projecte que, per sort, es convertiria en oblit definitiu.

No seria fins l'any 1996 que s'unirien altre cop les dues ribes de l'Onyar en aquell punt, per mitjà d'un pont només per a vianants, batejat com a pont de Sant Feliu, hereu afortunat de la primera i quasi llegendària passarel·la de la Barca.

L'any 1960 ja es volia fer un **pont per a vehicles** al peu de l'església de Sant Feliu, i el 1974 se'n van adjudicar les obres



>> Titulars de Los Sitios, Girona, 31.1.1973.



>> Titulars de la Hoja del Lunes, Barcelona, 15.3.1976

>> El pont de Sant Feliu, l'any 2007.



JORDI SOLER

«Una orden de la Comisaría de Aguas»

«Sobre el "Pont Nou" ha continuado hablándose, y, lo que es más, trabajándose para la construcción, como plena convicción de su importancia. Tanto, que los proyectos fueron encargados y aprobados por el Ayuntamiento, e incluso llegaron a realizarse unas catas o prospecciones, por cuanto había limos y era necesario saber a qué profundidad se encontraba el firme.

Ello dio la sensación, y de ello había parte, que se habían iniciado las obras, lo cual fue bien acogido.

Pero entonces surgió una orden de la Comisaría de Aguas del P. O. en la que condicionaba la construcción de dicho puente a modificar su altura, con lo que iba a repetirse el sistema de puente curvado, que tanto afectan a la estética del conjunto urbano de Girona que, en este lugar, junto a la vieja Girona, chocaría aún más, a la par que anulaba la circulación por el Paseo de Canalejas y Berenguer Carnicer, ya que la elevación del rasante era de casi 70 centímetros.

La motivación de la Comisaría de Aguas era de que así se mantendría el caudal libre de aguas para posibles avenidas o inundaciones, calculada en seiscientos metros cúbicos por segundo.

En enero del presente año en una nota de la Alcaldía se aclaraba este punto. Ahora, al acudir a informarnos, se nos dice que el "Pont Nou" no ha sido suspendido sino simplemente aplazado, y sigue dentro de la programación de obras en nuestra ciudad. El aplazamiento está en espera de la laminación o contención del río Oñar, también en proyecto, tras lo cual el "Pont Nou" podría hacerse de acuerdo con el proyecto inicial, es decir, sin esta elevación, y por lo tanto con la adecuada estética y favoreciendo a las calles Berenguer Carnicer y Paseo Canalejas».

Gil BONANCIA
Hoja del Lunes, Barcelona,
15.3.1976