



Pont del Lledoner

Cervelló

Ubicació

Comarca: Baix Llobregat
Lloc/Adreça: Carretera N-340, entre Cervelló i l'Ordal
Emplaçament A la N-340, entre la urbanització El Lledoner i Vallirana

Coordenades:

Latitud: 41.390042741902
Longitud: 1.8942999536435
UTM Est (X): 407559
UTM Nord (Y): 4582646

Classificació

Número de fitxa 08068 - 24
Àmbit: Patrimoni immoble
Tipologia Obra civil
Estil / època: Modern Contemporani
Segle XVIII-XIX-XX
Any 1764 -1802 -1940
Autoria de l'element: Pedro Martín Zermeño
Estat de conservació Bo
Protecció Legal
Tipus de protecció: BPU
Observacions protecció: Pla Especial i catàleg del patrimoni arquitectònic i ambiental de Cervelló, 2017.
PEPAAC – ph-2
Data aprovació: dt., 02/05/2017 - 12:00
Accés Fàcil
Ús actual: Estructural
Titularitat Pública
Titular: MITMA
Autoria de la fitxa Juana María Huélamo Gabaldón - Kuanum
Data de registre de la fitxa: dc., 20/12/2023 - 17:19

Descripció

Pont aïllat, de trànsit rodat i de vianants, de grans dimensions, que salva el gran desnivell existent a la zona a causa del curs profundament excavat del torrent que desemboca a la riera de Rafamans.

Està format per dos registres d'arcs superposats, amb la part superior reformada. Es va construir amb pedra i fàbrica d'obra. Té 120 m de longitud i 32 m d'alçada i consta de 2 pisos.

El pis superior, per on circula el trànsit rodat, està format per 13 arcs de mig punt, carregats sobre sòlides pilastres que des del fons del torrent, que dona aigües a la riera de Rafamans, arriben als 30 m d'alçada. Tant els arcs com les pilastres estan fets amb formigó.

Destaca el fet que els arcs del pis superior estan comunicats entre si mitjançant obertures d'arc rebaixat que permeten transitar-hi.

El tauler consisteix en el mateix ferm de la carretera i està delimitat amb baranes de ferro.

L'estructura té una longitud de 192 metres i una alçada màxima de 32 metres, i està bastida en pedra de la zona disposada regularment i lligada amb morter. També s'observen algunes filades de carreus que decoren els desnivells de la construcció. El pis inferior, amb 9 arcs, és el pas per vianants.

Uns arcs addicionats posteriorment ressegueixen, a banda i banda, el coronament de les robustes arcades semicirculars.

Observacions:

Forma part de la línia divisòria dels municipis de Vallirana i Cervelló. La part dreta en sentit Tarragona, pertany a Cervelló i l'esquerra a Vallirana.

El seu nom ve del mas Vell de Lledoner, situat a uns 500 m a llevant. Tant aquest mas com el mas Nou del Lledoner, construït a uns 500 m al NE del vell, feien, per aquell temps, la funció d'hostals. El pont, però té altres noms: Viaducte del Lledoner i Pont Gran.

La seva ubicació entre muntanyes i boscos, en dificulta la contemplació des de la carretera.

El pont, a més de la seva funció pràctica com a eix viari essencial, va jugar un paper fonamental en la transformació del paisatge i la dinàmica d'aquest territori. Amb la seva construcció paral·lela al pont vell de Molins, es va consolidar com el principal enllaç amb l'altra riba del riu Llobregat i, per extensió, amb la ciutat de Barcelona.

Avui dia, el pont del Lledoner representa una icona de l'obra pública més destacada del període de la Il·lustració borbònica del segle XVIII a Catalunya, recordant-nos la importància de l'enginyeria i les infraestructures públiques en el desenvolupament de les nostres societats al llarg del temps.

Història

El pont del Lledoner va començar a construir-se el 1764 per ordre del rei Carles III d'Espanya, que va disposar la construcció de l'actual carretera N-340, que en aquell temps es va donar a conèixer com a "carretera de Catalunya" i no es va finalitzar fins al 1802, a causa de les dificultats orogràfiques del terreny,

entre d'altres.

La primera fase de construcció del pont, dissenyat per enginyers militars, va durar del 1771 fins a 1773. Un cop reposada l'estructura, les obres es van reprendre l'any 1775, tot i que uns danys estructurals ocasionats per unes fortes pluges van fer que es tornessin a aturar novament.

Finalment, l'any 1800 es reprenen les obres fins a la seva finalització l'any 1803, durant el regnat de Carles IV.

Aquesta imponent obra d'enginyeria es va concebre en el marc d'una iniciativa destinada a millorar les infraestructures de comunicació a tot el territori. A mesura que es desplegava la construcció del pont del Lledoner, es posaven a prova les habilitats dels enginyers i els treballadors, ja que les dificultats topogràfiques del seu enclavament van plantejar reptes considerables, no només tècnics sinó també econòmics, d'acord amb el llarg període de construcció, que es va allargar durant trenta-vuit anys.

De tots els nous ponts que es van construir en aquella època, els més importants van ser el de Molins de Rei, per a salvar el riu Llobregat, i el del Lledoner, per a salvar un barranc en les muntanyes de l'Ordal, a prop del port del mateix nom. A aquest barranc se'l denominava "el puente del Barranco malo".

L'aixecament d'aquests dos ponts, van convertir la carretera de l'Ordal en la via bàsica de comunicació amb l'altre costat del Llobregat i amb la ciutat de Barcelona.

El pont va estar dissenyat per enginyers militars, especialment Pedro Martín Zermeño. La direcció de les obres va anar a càrrec primer de Francisco Fernández Angulo i després, de Carles Saliquet. Va ser construït per Onofre Ibern i Companya, el mateix constructor que havia aixecat el pont de Molins de Rei. Van ser fiadors Francesc Renart i el seu fill Josep Renart i Closes.

Els maons que es feien servir, es coïen en un forn proper (el del Lledoner) i la calç s'extreia d'una pedrera propera, del poble de Vallirana. Un fet notable va ser la seva voladura durant la retirada de les tropes republicanes l'any 1938. En aquell moment es va donar l'ordre de fer volar tots els ponts de la carretera per dificultar el pas dels enemics i afavorir la retirada. El "Ministerio de Obras Públicas", el dia 2 de juny de 1940, va encarregar-se de la seva reconstrucció, juntament amb la del pont dels Tres Arcs. D'aquesta manera, l'any 1943 ja es podia tornar a circular pel seu tauler, el qual fou eixamplat amb 8 metres de carretera i unes voreres d'un metre d'amplada.

Entre els habitants de Vallirana corria la llegenda que, en plena construcció, el pont es va ensorrar i que, a conseqüència d'allò, l'enginyer (Carles Saliquet), aclaparat per la seva possible responsabilitat, es va suïcidar.

Bibliografia

AMB (2016) Text refós del pla especial i catàleg del Patrimoni Arquitectònic i Ambiental de Cervelló. S.Ll. Àrea Metropolitana de Barcelona.

GONZÁLEZ MORENO-NAVARRO, Manuel. La accidentada historia del Puente del Lladoner (1988) S.Ll. Manuel González Moreno-Navarro.

LACUESTA, Raquel (2008). Ponts de la província de Barcelona. Comunicacions i paisatge. Barcelona: Diputació de Barcelona.

Enllaços d'interès:





