



Pont de Sant Quirze de Besora

Sant Quirze de Besora

Ubicació

Comarca: Osona
Lloc/Adreça: Pont damunt del Ter
Emplaçament situat a l'extrem nord del nucli antic entre la fàbrica de la Verneda (can Trinxet, l'estació) i també el passeig del Ter, servia per unir la vila antiga amb el barri de l'Hostal Nou
Alçada: 560,9

Coordenades:

Latitud: 42.10157999376
Longitud: 2.2179865859149
UTM Est (X): 435339
UTM Nord (Y): 4661350

Classificació

Número de fitxa 08237 - 80
Àmbit: Patrimoni immoble
Tipologia Obra civil
Estil / època: Contemporani
Segle XVI-XX
Any 1516, 1933, 1940, 2015
Autoria de l'element: Pere Nogué i Esteve Sió, Diputació provincial de Barcelona
Estat de conservació Bo
Notes de conservació: Pont remodelat nombroses vegades. La darrera restauració es va aprovar el 16 de febrer de 2012, executat al llarg de 2013 i recepcionada el 31 d'octubre de 2014. Va consistir en l'eixamplament de la part superior per a facilitar el pas dels vehicles
Protecció Inexistent
Tipus de protecció: Inexistent
Número inventari Si IPA núm 23782
Generalitat i altres inventaris
Accés Fàcil

Ús actual:	Estructural
Titularitat	Pública
Titular:	Diputació de Barcelona. Servei de carreteres
Autoria de la fitxa	Pere Cascante i Torrella
Data de registre de la fitxa:	dg., 23/07/2023 - 00:03

Descripció

Es tracta d'una construcció erigida damunt del riu Ter que salva les aigües a la part nord de la vila de Sant Quirze entre la fàbrica de Can Trinxet i l'estació i la resclosa de la fàbrica de Can Guixà situada a sota el denominat "mal pas". Correspon amb un dels símbols més icònics que permet identificar la vila de Sant Quirze. Amb una longitud d'uns 69,35 metres i una alçada variable entre els 10 i 13,50 metres respecte el punt més baix situat a la zona dels quatre cantons (cruïlla de carreteres situada al costat de l'Hostal Nou) i la part més alta situada a la riba dreta permet connectar l'estació de tren, la vila i la fàbrica Trinxet amb la riba dreta o barri desenvolupat al costat de la carretera de Barcelona a Ribes (C17Z) . Per damunt hi passa la BV 5227 de Sant Quirze de Besora a Vidrà. Molt transformat en el temps la construcció que ens ha arribat fins als nostres dies és fruit de la darrera reforma portada a terme l'any 2018 consistent en l'eixamplament de la part superior per a facilitar el pas de vehicles i vianants.

A grans trets aquesta construcció es compon per mitjà de tres arcades de formigó amb unes mides de llum completament desiguals ja que el pont tendeix a créixer en alçada a mesura que es va aproximant a la riba esquerra (zona de l'estació). Aquestes tres arcades construïdes amb bigues i pilars de formigó descansen damunt de tres pilastres de planta i base octogonal que funcionen com a tallamars i situades damunt del llit del riu Ter. A cada estrep de riu hi ha dos potents contraforts de pedra que sostenen tant el marge dret i el marge esquerra i ajuden a estabilitzar l'element. En quant a les arcades amb una llum de 14 m, 15,40 i 20,95 respectivament i amb una fletxa de 7,15, 7,40 i 8,34 i de perfil apuntat estan realitzades mitjançant pedres mal desbastades i picades, unides amb ciment i col·locades en filades irregulars i horitzontals. Val a dir que cadascuna de les arcades està formada per estructures de daus de formigó que segueixen el perfil de l'arc tant a la part d'aigües amunt com a la part d'aigües avall i en elles hi recolzen un conjunt de sis pilars també de formigó i de la mateixa amplada que els daus que dibuixen l'arcada en cada cara del pont i que serveixen per a sostenir l'estructura de la part superior emprada com a pas de vehicles i també vianants.

El nivell de baranes el qual descansa damunt una potent llosa de formigó eixamplada en el decurs de les obres recents i formada per peces prefabricades que formen un voladís entre 2 i 2,34 metres respectivament i que estan erigides damunt l'estructura del pont. Damunt d'aquestes peces hi ha les voreres dels vianants amb una amplada de 1,5 metres i el ferm per a la calçada dels vehicles amb circulació dels dos sentits de la marxa. Les baranes són fetes de ferro forjat i representen l'escut del Bisaura de forma continuada i repetitiva. Damunt seu hi ha tres pilones que sostenen dos fanals cadascuna i que serveixen per il·luminar el pont. Val a dir que per sota el pas de les voreres hi passen els serveis de llum, aigua, gas i fins hi tot telèfon.

És un element icònic que identifica al municipi de Sant Quirze i li dona un caràcter i personalitat pròpies.

Observacions:

El pont actual és el resultat d'un seguit de reformes portades al llarg del temps i que parteixen d'un pont medieval erigit al mateix emplaçament de l'actual i que va ser volat en temps de la guerra civil durant la retirada de les tropes republicanes. Sembla ser que tant sols s'aprofitaren de la vella estructura els fonaments de les tres pilastres de planta octogonal situades a la llera del riu, així com també els contraforts que sostenen els estreps i que corresponen amb les darreres obres que

s'empregueren a l'antiga construcció abans que fos bombardejada i dinamitada. Amb tot i en motiu de la darrera reforma la Diputació de Barcelona edità un llibre sobre el pont i que correspon amb un extens recull de totes les dades històriques obtingudes gràcies a l'aportació dels estudis de Victor Bordas Paret gran amant de la història de Sant Quirze i que correspon amb un recull gràfic, bibliogràfic i planimètric de tota la informació que es té d'aquest element

Història

Gràcies a l'estudi publicat en motiu de les recents obres d'eixamplament del pont de Sant Quirze per part de la Diputació de Barcelona sota la mà dels estudiosos locals Joan Solsona i Comas i Victor Bordas i Paret, podem especificar el següent:

Segons els autors les primeres notícies que es tenen sobre el pont daten del segle XVI i van ser recollides per Ignasi Vinyas el qual té constància d'un document, avui perdut que parla sobre aquesta construcció

A 25 de març de 1516 Pere Clarella intervé com a batlle al contracte per a fer el pont de Sant Quirze.

Se fa'l pont de pedra de Sant Quirze. Aquest any o poch després degué ferse'l pont de pedra de Sant Quirze ja que es troben contractes accessoris que ho revelen. Per exemple a 25 de maig de 1516 el batlle Pere Clarella y promens contracten Bernat Bofill, que's compromet a portar la pedra y la arena tota que serà de menester per hobar lo pont de Sant Quirze , al cap del pont envers Quirze hont es la cals y tirant pont enlla fins a unes matas d'arsos que son envers mig pont, la pedra la deu posar la meitata cada cap de pont, per tot el mes de Juliol, el preu de tot aquest trevall son 9 quarteres de forment. Fet ja el pont la universitat de Besora hi posa sembla dret de passatge confiant el cobro en 1519 a Pere Nogué i Esteve Sió"

Aquesta construcció n'hem conservat nombroses fotografies que mostren com es tractava d'una construcció de forma ascendent amb un lleuger pendent en forma d'esquena d'ase i amb tres arcs ogivals de desigual llum que descansaven damunt de tets pilars centrals amb base octogonal que feien la funció de tallamars. A cada estrep del pont n'hi havia dos de menors . Entre el segon i el tercer arc hi havia una finestra en arc apuntat per a ajudar el pas de la'igua en cas d'avingudes i evitar que el pont s'esfondres

Carreras Candi en el seu llibre de "Lo castell de Besora. Recull de notes y documents a ell referents" parla del pont especificant el següent:

Interessant és la suplica que en 13 de juliol de 1599 endressaren el propi rey d'Espanya Felip II de Catalunya i III de Castella los habitants de Besora y de Sant Quirze a fi d'evitar la ruhina del pont de pedra damunt lo Ter y arbitrar recursos para gastos extraordinaris de son terme falt de diners"

Aquesta referència denota que per a construir aquest element es van haver d'emprar molts recursos que la mateixa universitat no tenia i que van haver de suplicar al rei d'Espanya

Senyor: los homens del castell y terme de Besora y de Sant Quirze, bisbat de Vich, de V Magestat han manllevat a fer de censal y altrament gastades moltes quantitats para lluir y quitarse com se son rediemits a la Corona Real de V. magestat que per avuy resten tots destruïts y arruinats y lo que pijos es endeutats y obligats a dits censals y altrament y a mes de això per llur terme passe lo riu de Ter y lo camí Real que va de Barcelona als comptats de Rosello y Cerdanya y a latres part per a poder passar lo qual riu antigament los homens predits o llurs passats edificaren sobre dell un pont de pedra lo qual par les grans inundacions y altrament estant arruïnant que si molt se tarda en adobar y repararlo los caminants no ppran passar per ell y així se llevaria lo pas y camí Real en dit Riu se huaria de posar barca o donar altra remey. Ecom pera poderse remediar y lluir dits homens dels dits censals que per los plets a mes de Cent anys que duren y van encara continuant han hagut de manllevar y per la reparatio y refñectio de dit pont haian vist que lo

mellor remey se podria donar es que sels concedis fleca taverna y carnisseria en dit loch per çço y altrement a V. magetsta molt humilment suplican sis de son real servey manar los concedir y en forma de Privilegi atorgarlos ditas fleca taverna y carnisseria de manera que ningú puya de aquí avant vendre vi a manut ni pa cuyt ni carn tampoch y tambe sien quiscun any en lo dia de Sannct Antoni de Janer de dit loch al menys per spay de trenta o vint y cinch anys de modo que los jurats prenguen y treben los impositions o emoluments que delles y quiscuna d'aquelles prsosehiran y ab ells quiten y lluecan los dits censals y adoben y reparen lo dit pont y fassen tot lo que per lo be comu y publich de dit lloch y terme y castell conve, lo que tendran moilt particular gratia y merce, lo Real Offici etc. Plau a sa magestat de concedirlos lo que suplican pe rtemps de viint y sinch anys per los efectes en dita supplicatio mencionats sense preiudici de ters ab tal que hagen de donar compte al rasional de sibch anys" (BORDAS, COMAS; 2015 P-16 I 17)

No sabem si aquesta súplica es va acomplir ja que no s'han trobat altres referències fins al llarg del segle XVII quan a causa dels aigüats i avingudes del Ter el pont s'anava degradant i malmetent. Tenim esmentades reparacions entre el 1660 i 1670.

Bordas també parteix d'un document anònim trobat en una casa de Sant Quirze pon parla de l'aigüat del 16 d'octubre de de 1660 especificant el següent:

"En la hora de eixir la missa matinal, los que eran vinguts a missa en la Iglesia de St. Quirsa ja no han pogut passar al Pont per raho de ser senyit de agua y a continuat en creixer fins que ha arribat a passar aygua en la finestra del pont..y sen apirtat la cua delmPont qual era a paret seca y angolfant la Riera Espadale. Seria molest lo explicar los estargos an sucehit y univerasalment que per altres parts es pitjo que dihuan los vells no avien sentit a dir no vost tals estargos y que be es veritat que lo any 1716 lo Riu Ter avia vingut molt gros, pero tant solsament las dondas arribaran a la finestra del Pont de St. Quirze, que pot ser que anr à pujat 1 ppal més alt.

(BORDAS VICTOR, 2015. doc inèdit)

Aquests documents es són exemples de que el pont contínuament patia les avingudes i crescudes del riu Ter que en temps de primavera i tardor patia fortes crescudes que en malmetien la seva fàbrica. Val a dir que la cu es refereix al cap del pont o part dreta que estava construït amb una tècnica més precària ja que corresponia amb l'embocadura del camí l'estrep del pont. Aquest fet comportarà que poc després s'hagin de construir contraforts per reforçar aquesta part del pont que és la primera que quedava afectada en cas de fortes crescudes. A més la finestra es refereix a l'arc que hi havia que separava el segon del tercer arc.

a mitjans del segle XIX trobem noves referències al pont destacant les factures per la reparació de l'entrada al pont, és a dir la part més feble que sovint es feia malbé i que es va haver de reparar 120 rals per a reparacions. El 1854 Joan Rierola paga la reforma de les baranes i el 1885 es tornen a esmentar reparacions i reformes (Joan Rierola paga 76 quarteres de calç). Al llarg de tot el segle XIX es van documentant reformes i reparacions degut a que contínuament s'havia de reparar. No és fins el 1903 quant l'ajuntament es dirigeix al governador civil per informar-lo sobre el despreniment d'una part del pont que fa difícil el pas de carruatges i animals a bast essent un perill i demana a la Diputació que ho tingui present com una obra prioritària. Aquesta carta queda reflectida en una crònica de La Vanguardia de 1903

Muy señoir mio en la madrugada de ayer se desprendió una buena parte del muro del akla derecha del antiguo punete(pues data de la epoca romana) sobre el rio Ter que pone en comunicación este pueblo con las carreteras de Vich, Berga, Llusanès y segundo distrito municipal de esta población con lo que hemos quedado incomunicados para todo lo que necesite el transito rodado con las referidas comarcas"

Poc després i en concret el juny del mateix any un enginyer de la Diputació de Barcelona fa un anàlisi i control dels danys i redacta un informe el qual esmenta

"que pel servei del public es refereix és impossible practicar el transit rodat del pont ,atès que amb l'esfondrament de 32 metres de longitud del mur i part del timpà d'aigües avall del marge dret, s'ha després la terra que formava el terraplè i queda un pas tan limitat que només és possible el pas de vianants i cavalleries i seria perillós si l'ajuntament no hi hagués col·locat internament una tanca que priva apropiarse a la vora de la part esllavissada....El mateix informe unes línies més avall especifica el mal estat de la resta de la fàbrica del pont

"perilla d'esfondraments que afecten la solidesa de les arquivoltes i dels timpans així com altres desperfectes i deformacions en els carreus de les obertures, especialment d'aigües avall que demostrin amb evidència la poca solidesa del pont, hem apreciat que no està en bones condicions ni té la suficient resistència com per poder.-lo considerar una obra sòlida...." a

Pel que fa a la reparació més convenient per restablir el trànsit rodat és necessari de construir immediatament la part del timpà del primer arc i una aleta amb el terraplè consegüent , en substitució del mur enrunat amb això es reforçarà més la part del pont immediata a l'esmentada aleta que no pas sis es reconstruís el mur com hi havia abans,

En data de 23 de juny de 1903 s'executen les esmentades obres per mà d'Ezequiel Porcel i l'enginyer Jacint Mombrú.

En resum aquestes obres consisteixen en la construcció d'un contrafort a l'estrep esquerra seguit del seu terraplenament i la reparació del timpà de l'arc principal esquerre.

Arran d'ela construcció de la carretera de Sant Quirze de Besora a Vidrà el mateix enginyer Montbrú arranja l'estrep dret continuant amb el seu terraplenament . Tot i així esmenen el 1906 que cal la necessitat de redacció d'un nou pont o eixamplament de l'existent consistent en

"La solución más ventajosa para la reforma del puente que nos ocupa consiste en aumentar su ancho por medio de andenes o valodizos. A este objeto se ha proyectado a la parte saliente de los tajamares (1) antiguos pilastras o contrafuertes destinados al apoyo de arcos escarzanos(2) adosados a los paramentos(3) con lo cual se aumenta por cada lado un metro de ancho de modo que con esta disposición el conjunto del puente queda formado por tres cuerpos diferentes, el central que no es mas que el mismo puente antiguo reforzado destinado al trasito rodado y los dos laterales que forman la parte nueva del mismo destinados a andenes o aceras. Ajustamos a la obra antigua en renovar los paramentos y boquillas que son las partes mas maltratadas por las acciones atmosféricas. Esta disposición obliga a proyectar arcos de luz distinta y a diferentes rebajamientos. Las bóvedas escarzanas tendrán 1,50 metros de longitud. La tercera parte de ella se empotrará en la fábrica antigua del puente para obtener la trabazon perfecta entre ambas quedando por lo tanto un metro libre de longitud destinada a sostener exclusivamente los paseos.teniendo en cuenta la buena calidad de la piedra que nos ofrece la localidad se ha proyectado y se propone el empleo de sillarejo (4) en las bóvedas de los arcos adosados en la reconstrucción de las boquillas de los tres arcos antiguos en las pilastras o contrafuertes y en los tajamares, la silleria para las impostas (5) albardilla y montantes del petril, impostilla de arranques y sombreretes y mamposteria en el resto de la obra. Hemos indicado que tanto los arcos laterales del puente como los timpanos se proyectan apoyados y enlazados con el macizo antiguo por lo tanto las condiciones de estabilidad de las nuevas bóvedas son especiales y los empujes desarrollados en ellas han de ser forzosamente menores que si estuvieran en las condiciones ordinarias.

Aquest projecte data de 30 de juliol de 1910 i va ser signat per Jacint Mombrú.

En resum aquest projecte corresponia amb un doblat i eixamplament del pont medieval mitjançant arcs escarsers de diferent llum recolzats damunt d'unes pilastres erigides damunt dels vells tallamars i ancorats a la fàbrica del pont. segons fotografies antigues es van mantenir els arcs ogivals originaris però es va tapiar

l'arc del pas de les aigües situat entre el segon i tercer arc més gran. també es va reforçar l'estrep esquerre mirant aigües a,unt amb la mateixa forma i composició que el construït a la part dreta. Aquest pont es va mantenir en ús i amb aquest estat fins al 1939 on arran de la retirada de les tropes republicanes va ser volat i bombardejat. L'arc principal i de llum més gran va quedar completament destruït i tant sols van quedar dempeus els dos arcs menors. La connexió de la xarxa d'aigües portada des de la font de la petja també va quedar malmesa amb la qual cosa es va haver de fer una conducció penjada per cables aeris

Aquests afers van comportar que es decidís de construir una palanca provisional de 27 metres i una amplada de 3,5 metres feta amb obra de fusta. Aquesta va ser feta el 17 de maig de 1939 segon el que detalla *"havres solucionado el asunto del puente provisional sobre el rio Ter con la cosntrucción por parte de los fabricantes de esta población de unas paceras de hierro apoyados en pilones provisionales lo suficiente anchoy resistente para el paso de camiones quedando el consistorio enterado con satisfacción. (BORDAS ET ALII, 2015 Ob cit)*

Aqueta palanca es mantenir en ús mentre es solucionava el tema de la reparació del pont central el qual l'ajuntament va imposar un tribut especial a tots els fabricants i empresaris per a per sufragar la despesa.

No obstant això l'ajuntament continuava reclamant a la diputació de Barcelona la reparació del pont bombardejat, fet que el mateix 29 de juliol de 1939 es fa la visita de l'enginyer d'obres Ramon Compte Galifré i el seu ajudant Amador Compte per avaluar els danys i proposar-ne la seva reconstrucció. El mateix novembre de 1939 el mateix enginyer ja te redactat el projecte de reconstrucció del pont . No obstant el valor econòmic era molt elevat i després de diferents converses entre ajuntament i Diputació el projecte acaba esdevenint una prioritat. L'acte de replanteig es va fer el 5 de setembre de 1940. El projecte preveia la reconstrucció del pont amb la forma que hi havia abans de ser bombardejat però entre el 17 i 18 d'octubre de 1940 un fort aiguat acabà de malmetre les poques restes que quedaven de l'antic pont de manera que va quedar completament destruït i es va decidir i optar per enderrocar les restes destruïdes i reconstruir de bell nou. Aquet nou pont que és el que ens ha arribat als nostres dies va ser inspirat en els models de l'enginyer José Eugenio Ribera de 1922 amb formigó armat i sostingut per tres arcs de formigó que sostenien pilastres verticals. Aquesta obra va ser projectada per l'enginyer de ponts i camins Ramon Tarrida i Castells. Mentre durava aquesta reconstrucció es va habilitar una segona palanca provisional, especialment després del greu aiguat de l'octubre de 1940 que s'endugué la palanca construïda tot just feia un any.

Aquet pont es va construir en tant sols set dies *Puente construido en tan solo siete dias. Ha sido dado el pas al puente militar instalado en la carretera de Barcelona a Ripoll en el termini municipal de San Quirico de Besora. Dicho puente de 75 metros e longitud ha sido construido en siete dias (BORDASET ALII, 2015. ob cit. P-57)*

El nou pont va ser erigit entre els anys 1943, 1944 i part de 1945. Inicialment va ser pressupostat per un valor de 185805,95 ptes. i en acabar les obres va ser certificat per un valor de 226.537,70 ptes. L'encariment és degut a que inicialment es preveia reconstruir el que quedava del vell pont bombardejat, mesura la qual no va ser possible in es va haver de construir de bell nou ja que un fort aiguat el setembre de 1940 el va malmetre notablement. Va finalitzar el setembre de 1945. Aquest pont amb el temps va quedar obsolet doncs la instal·lació de noves factories a Sant Quirze i Serradet i l'augment de l'ús de l'automòbil com a principal mitjà de desplaçament comportaren que aviat quedés obsolet i amb una calçada molt estreta que amb el temps hauria de ser eixamplada per donar pas a dos sentits de circulació. Aquestes obres van ser executades l'any 2013 i 2014. Abans però el 2005 s'havien fet tasques de reparacions dels fonaments i estreps del pont. La nova obra va costar un total de 1.289.062,74 euros (Iva exclòs), Va se r realitzat per l'àrea de territori i sostenibilitat de la gerència de serveis i infraestructures viaries de la Diputació de Barcelona.

Bibliografia

SOLSONA I COMAS, JOAN; BORDAS I PARET, VICTOR (2015). El pont de sant Quirze de Besora. Els ponts que han unit el pont i l'altra banda.

SERRALLONGA URQUIDI, JOAN (1998). Sant Quirze de Besora de 1714 a l'actualitat. Eumo editorial

AHDB Arxiu històric de la Diputació de Barcelona). lligall OPP-3782







