

Història, disseny i enginyeria en el pont Trencat de la Tordera

OSCAR FARRERONS VIDAL

History, design and engineering of the Trencat (Broken) bridge over the Tordera river

El passat octubre de 2023 es van complir 20 anys de la inauguració de les obres de restauració del pont Trencat, una actuació de gran complexitat que va permetre recuperar la comunicació peatonal entre les dues ribes de la Tordera: entre Sant Celoni al nord i Santa Maria de Palautordera al sud. Però la recuperació del pont va ser molt més que una simple operació urbanística, va suposar refer un element cabdal de la història del Baix Montseny, escapat abruptament al febrer del 1811 en motiu d'un acte militar per evitar (en va) l'avançament de les tropes napoleòniques durant la Guerra del Francès. A partir de la deflagració va rebre el nom de pont Trencat el que fins aleshores era anomenat com pont Romà, antiguitat que varis estudiosos han donat al pont. El modern pont Trencat recuperat al 2003 va rebre moltes distincions enginyerils i arquitectòniques, i va superar amb èxit la prova de la tempesta Gloria de gener 2020.

Paraules clau: Pont Trencat, Tordera, Palautordera, Sant Celoni, arquitectura.

Last October 2023 marked 20 years since the inauguration of the restoration works on the Broken Bridge, a highly complex project that allowed to regain pedestrian communication between the two banks of the Tordera river: that is between Sant Celoni in the north and Santa Maria of Palautordera in the south. But the recuperation of the bridge was much more than a simple urban planning operation, it supposed the recovering of a key element of the history of the Baix Montseny, abruptly cut off on February 1811 as a result of a military act to prevent (in vain) the advance of the Napoleonic troops during the Peninsular War. From the deflagration, it received the name the Broken Bridge. Until then it was called the Roman Bridge, due to the antiquity that various scholars had accredited to it. The modern Broken Bridge restored in 2003 has been awarded many engineering and architectural distinctions, and successfully passed the test of the Gloria storm on January 2020.

Keywords: Trencat (Broken) bridge, Tordera river, Palautordera, Sant Celoni, architecture.

SITUACIÓ

El pont Trencat és un pas històric sobre el riu Tordera, actualment d'ús exclusiu de vianants, que connecta el municipi de Sant Celoni amb el de Santa Maria de Palautordera, ja que just en aquest punt la Tordera limita els dos termes municipals. El pont està situat poc abans de l'aiguabarreig de la Tordera amb la riera de Vallgorguina. Enllaça el barri del Pont de Sant Celoni (a nord) amb el veïnat del pont Trencat de Santa Maria de Palautordera (a sud). Per la part celonina s'hi arriba pel carrer de Sant Fermí, mentre que per la part palauenca s'hi accedeix pel vial que porta l'explícit nom de carrer del pont Romà. El pont està situat en un entorn en que la Tordera presenta un encaixonament, fet que comporta que al seu voltant s'hi hagin construït històricament varis ponts sobre els eixos de comunicació nord-sud de la plana vallesana; així aigües amunt del pont Trencat hi trobem el pont de la carretera Granollers–Girona (actual C-35), i el pont del ferrocarril de la línia Barcelona–França; aigües avall hi ha el pont de la carretera d'Olzinelles (BV-5112).



El pont Trencat un dia nevat, des del costat Palautordera. (Foto Quim Reberté, gener 2007).

EL PONT ROMÀ

Entre els anys 16 i 6 aC, durant el període d'August, es va desenvolupar a la Hispània romana la via Augusta, que anava de Roma a *Gades* (Cadis), i que travessava tota la península Ibèrica, en un recorregut de més de 1500 quilòmetres. La via Augusta transcorria al Vallès Oriental per la Depressió Prelitoral Catalana, vorejada a nord pel Montseny i a sud pel Montnegre. La importància de la Via Augusta en el seu pas al peu del Montseny queda palesa per la gran quantitat de *mi.liaris*¹ descoberts, i per la construcció de viles romanes a l'entorn de la via. Durant segles l'imperi romà va dedicar diners i esforços a mantenir en perfecte estat la via Augusta en el seu conjunt, i el seu pas pel peu del Montseny en concret.



Gravat amb marró del pont Trencat (Isabel Font Mercader, febrer 2024)

Alguns estudis atribueixen l'origen del pont Trencat a un primigeni pont romà, que permetia a la via Augusta travessar la Tordera just per l'actual lloc on ara està situat el pont. Ho avalaria per una banda els diversos testimonis

¹ Un *mil·liari* és una columna, cilíndrica la majoria de vegades, que es posava a la vora de les calçades romanes per assenyalar les distàncies cada mil *passus* o, el que és el mateix, un milla romana, aproximadament 1.481 metres.

arqueològics i epigrafies que situen el traçat de la via romana just en aquest entorn. Miquel Grivé va defensar aquest origen romà del pont pel fet que els camins medievals han persistit en aquest mateix emplaçament, i també ho defensà F. Pallí al 1985 atribuint característiques tècniques romanes en l'origen del pont. Malgrat la falta d'evidències irrefutables, l'any 2000 els arqueòlegs Lluís Vila i Isidre Pastor varen afirmar «el possible origen romà del pont i confirmar el traçat de la Via Augusta en aquest tram». També defensen, des de 2022, aquesta possibilitat l'Eduard Claver i en Xavier Font, quan afirmen del pont Trencat que «Popularment s'ha atribuït la seva construcció als romans. No hi ha en aquest moment proves que realment això sigui cert, però hi ha força indicis que ens porten a pensar que podria ser així».

Sembla lògic pensar que si per aquí passava la via Augusta, hi hagués algun pont per salvar la Tordera. Sigui irrefutable o no la teoria de l'origen romà, el cert és que des de segles abans de rebre l'actual denominació, el pont sempre era conegut popularment amb el nom de pont Romà.

PONT GÒTIC

A partir del segle IX la via Augusta comença a aparèixer als documents jurídics amb el nom de *strata francisca* (camí dels francs). Les successives reconstruccions del pretèrit (i suposat) pont romà li varen donar la imatge medieval que ara veiem.

L'actual pont es va construir a l'època medieval, entre els segles XIV i XV, d'estil gòtic, amb dos ulls amb arcades apuntades, bastit a consciència amb carreus de pedra. El document més antic que fa referència explícita al pont data del dia 8 d'octubre de 1453, en que la reina Maria, actuant com a lloctinent d'Alfons el Magnànim (rei d'Aragó, València, Nàpols, Sicília, Mallorca, Sardenya i comte de Barcelona), va concedir a l'ajuntament de Sant Celoni la llicència per reedificar el pont, pagat pels veïns de la vila, i el més important, el dret a cobrar l'impost de passar pel pont, l'anomenat «pontatge» durant un període de vint anys. El document reial diu:

*Nos, la Reina Maria, concedim i ens plau reconstruir, reparar i reformar el pont de Sant Celoni del vescomte de Cabrera.*²

Així doncs, el pont gòtic va ser una reconstrucció d'un pont que ja hi havia abans de 1453. L'estat de ruïna que presentava el pont podria estar relacionat amb els importants terratrèmols que va haver-hi a Catalunya al segle XV. Dos sismes van tenir afectacions importants al Vallès. El de l'any 1428 va provocar la destrucció de moltes cases i està documentada la caiguda de la rosassa de l'església de Santa Maria del Mar de Barcelona,

² E. Claver; X. Font, 2022.

que va provocar la mort de 25 persones. El 1448 un altre important sisme va ser especialment fort a Llinars, Granollers i Cardedeu, on van caure les seves respectives esglésies, produint danys arreu de Catalunya, entre Perpinyà i Barcelona.

Els conflictes amb els peatges sempre han existit, també a l'època medieval, ja que els consellers de la ciutat de Barcelona aconseguiren del rei Alfons el Magnànim la derogació del privilegi del «pontatge» concedit per la reina Maria. Però la vila de Sant Celoni recorregué amb èxit la derogació davant del Consell Reial, de manera que el 8 de gener de 1457 el lloctinent del governador general de Catalunya dictà sentència reconeixent el dret del «pontatge» a favor de la vila de Sant Celoni.

A l'entorn del pont, al llarg del temps, hi ha succeït conflictes i batalles. Entre els anys 1462 i 1472, es produí un combat molt sagnant en la confluència del pont sobre la Tordera. Francesc Verntallat, partidari del rei Joan II va infligir una severa derrota a Arnald de Vilademanya, que capitanejava la bandera de Barcelona. Segons J. Vilageliu hi va haver més de 130 morts i innumbrables ferits, tot i que no consta que el pont patís desperfectes de importància.

Tot i la resistència a pagar el peatge de pas, el «pontatge» s'aplicà durant molts segles. En tenim mostra en una sentència dictada pel jurat de la vila de Sant Celoni contra dos veïns de Corró d'Amunt, que el dia 23 de gener de 1571 no van voler pagar el peatge per passar ells i el bestiar porcí que portaven, i els varen ser presos els porcs i venuts en plaça pública.

A mitjans del segle XVII, el «pontatge» va deixar de ser aplicat, tot i que els veïns de Sant Celoni i Santa Maria de Palautordera varen continuar pagant de les seves butxaques el manteniment del pont. Hi ha documentades reparacions al 1720 a la riba dreta del pont, i al 1753 una important rehabilitació pel preu de vuit-centes lliures (que també pagaren els veïns de Vallgorguina), efectuada per Joan Larotxe i Josep Picasso (obra que durà cinc mesos amb vint persones treballant amb ajuda d'ases, cavalls i bous).

Alguns viatgers del segle XVIII fan referència al pont en els seus escrits. Francisco de Zamora estigué per Sant Celoni el 1790, «*pasando antes un puente de dos ojos muy grandes, y bien construido*». El mateix any Rafael d'Amat i de Cortada, baró de Maldà, en la descripció de Sant Celoni que apareix al seu dietari *Calaix de Sastre*, diu que a «*alguna mitja hora de distància anant-se a Barcelona, queda lo pont de Sant Celoni i hostel immediat*».

LA GUERRA DEL FRANCÈS

Al 1808 les tropes napoleòniques del Primer Imperi Francès penetren a Espanya per envair Portugal. El ressentiment de la població per les exigències de manutenció de les tropes estrangeres donarà lloc a nombrosos incidents, i finalment a l'aixecament del 2 de maig de 1808 a Madrid, inici de l'anomenada (a Catalunya) Guerra del Francès. La situació geogràfica del Baix Montseny, a mig camí entre Barcelona i Girona, va suposar que la comarca es veiés implicada de ple en la guerra, suportant contínuament la presència de les tropes en conflicte i les successives ocupacions dels francesos.

El febrer de 1811, en la batalla de la Tordera, per ordre del general espanyol José Obispo, i amb l'objectiu d'assegurar la retirada i dificultar el pas de les tropes napoleòniques, el pont de Sant Celoni és destruït per una deflagració provocada per les tropes regulars espanyoles a l'arc més proper al costat de Sant Celoni. Grivé explica que l'acció militar va ser portada a terme per una dona que va morir en no tenir temps d'escapar-se dels efectes de la explosió. Un gravat de Jean Charles Langlois, publicat per Engelmann & Cie vers al 1830, dibuixa perfectament l'escena de la detonació del pont i l'obligat pas de les tropes napoleòniques per la Tordera. Des d'aleshores passà a rebre el nom de pont Trencat, però potser podria haver passat a dir-se pont Destruït, o pont Aterrat (que seria més proper a la veritat històrica).



Gravat «Passage de la Tordera, pris San-Celoni». (M.C. Langlois, aproximadament 1830).

EL PONT TRENCAT

L'any 1834 l'Ajuntament de Sant Celoni va presentar un recurs al governador de Mataró, indicant la necessitat de la reparació del pont. Poc temps després, el brigadier Ramon de Foixà i el mestre de cases Miquel Umber anaren a Sant Celoni per aixecar plànols i confeccionar el pressupost, però les dificultats polítiques i econòmiques de l'època varen impedir la reconstrucció. La carretera es quedà sense creuar la Tordera per un pont fins que al 1866 es construï un nou pas elevat, una mica més avall del pont Trencat, anomenat pont de la Reina perquè tenia una placa amb la inscripció «Reinando D^a Isabel II». Es coneix popularment com a pont de la Sila o de la Cantina, i actualment serveix per a accedir a Olzinelles.

El pont Trencat va restar des d'aleshores com una ruïna, amb cert aire romàntic, fotografiat i dibuixat com a testimoni històric. En tenim fotografies de Valentí Fargnoli Annetta (1911), de Josep Salvany Blanch (1912), de Jaume Biosca i Juvé (1921), de Manel Genovart i Boixet (1924), i de Francesc Blasi i Vallespinosa (1924), entre d'altres.

Al 1935 el pintor celoní Francesc Guinart Candelich (1886-1974), paisatgista de qualitat i prestigi reconegut, amb gran part d'obra repartida per Catalunya, Espanya i Amèrica, pintà un quadre de 82 x 100 cm amb una imatge inèdita del pont Trencat, des del mateix pont, no des de fora, com s'acostumava a fotografiar i dibuixar. El quadre es titula «*Del carrer. Pont Trencat, Sant Celoni*», i va estar exhibit públicament la darrera vegada a l'exposició que es va fer de quadres de Guinart al 2019 (més de mil persones van visitar la mostra a la Rectoria Vella de Sant Celoni en els mesos de setembre i octubre). Als anys 60 s'editaren postals en color de col·lecció «Escudo de Oro» (Ediciones Fisa) i de L. foto Lori (distribuïdor S. Terradas) amb el pont Trencat com a protagonista.

Al segle XX es va veure la necessitat de fer un nou pont sobre la Tordera, corresponent a la carretera comarcal de Granollers a Girona. Aquest nou pont aixecat cap 1950 sobre el riu es va construir amb tres arcades de grans dimensions i esveltesa, de formigó armat, i en aquella època va ser un pont d'una gran proesa tècnica enginyeril. En la seva construcció hi va treballar molta gent, alguns vinguts d'Andalusia. Poc després d'acabar-se les obres, al costat de Santa Maria de Palautordera va néixer un nou veïnat conegut com el barri del pont Trencat.

RESTAURACIÓ

L'any 1996 es va portar a terme una exposició fotogràfica titulada «De Pont a Pont», primer a la Sala d'Actes de l'Esplai de Santa Maria de Palautordera, i després a Sant Celoni. Els autors de les fotos eren Xavier Font i Joaquim

Reberté. El promotor de l'exposició va ser Eduard Claver, i els actes principals varen ser presentats per Teresa Solé. Acabada l'exposició, un grup de persones sensibles en relació amb la conservació del patrimoni històric³ va crear l'associació *Pont Romà 2000* amb l'objectiu d'assegurar la perdurabilitat del pont Trencat, i millorar-ne l'estat de conservació.

S'iniciaren les converses amb els dos ajuntaments riberencs, que acolliren de bon grat la iniciativa, i després, amb l'ajuda d'Alfons Cama i d'Antonio Revilla, es treballà en les subvencions econòmiques del FEDER.⁴ També s'obtingueren ajuts institucionals del Consell Comarcal del Vallès Oriental, de la Diputació de Barcelona i dels departaments de Cultura, de Governació i de Medi Ambient de la Generalitat. Finalment s'aconseguí l'ajut econòmic d'algunes caixes d'estalvi i de moltes empreses de Sant Celoni i de Santa Maria de Palautordera.

Primer de tot es realitzaren excavacions arqueològiques destinades a aprofundir en el coneixement històric, l'origen i evolució del pont. Aquestes excavacions portades a terme pels arqueòlegs Lluís Vila i Isidre Pastor en dos fases (juliol 1998 i finals 1999) van estudiar la caixa i el paviment del cos de l'arc conservat, el cappont meridional i els estreps sud i nord del pont. Els resultats varen ser publicats l'any 2000 a la revista *Lauro*.

L'any 1999 s'encarregà el projecte de restauració i recuperació a l'enginyer Xavier Font Solà. Previ a l'inici de les obres va caldre resoldre alguns entrebancs previs, com la presència d'una línia de baixa tensió que creuava la Tordera just per sobre el pont Trencat (la línia va ser retirada per la companyia Endesa). També va ser necessari aturar la construcció d'una nau industrial al costat de Sant Celoni, que es preveia molt a prop del pont Trencat. Uns horts cultivats de forma irregular en els dos marges de la llera del riu ocupaven l'espai de domini públic, i van ser les dots diplomàtiques d'Eduard Claver les que van convèncer al usuari d'alliberar l'espai públic. Just abans de l'inici de les obres va caldre eliminar runa i deixalles que s'havien anat acumulant il·legalment a l'entorn del pont Trencat i portar-los a un abocador autoritzat.

Les obres de restauració van ser adjudicades, en concurs públic, a l'empresa SAPYC, amb experiència en rehabilitació d'estructures històriques. Les obres van iniciar-se al juliol de 2000 i la construcció es va fer en tres fases. A la primera fase es van reforçar i consolidar les restes de la part

3 A més de les quatre persones inicials, es va incorporar Carles Puche, Carme Moré, Jaume Grau, Jordi Gómez, Imma Subirats, Lúdia Casals i Miquel Pérez.

4 Fons de Desenvolupament Regional Europeu (FEDER) és un instrument financer de la Comissió Europea amb la finalitat d'ajudar al desenvolupament econòmic de regions de la Unió Europea. Són subvencions a fons perdut.

del pont que restava dempeus i també es van realitzar els fonaments de la nova estructura. A la segona fase es va fabricar i muntar l'estructura, formada per un arc d'acer patinable (acer també denominat corten, fabricat amb una composició química que fa que la seva oxidació tingui unes característiques particulars que protegeixen la peça realitzada enfront de la corrosió atmosfèrica, sense perdre les seves característiques mecàniques). Sobre de l'arc s'hi construí el tauler per poder transitar. I la tercera fase va consistir en la urbanització dels accessos de cada marge.



Reconstrucció del costat Palautordera del pont Trencat. (Foto Quim Reberté, 2000).

A la primera fase es va seguir una política de mínima intervenció, consistent en consolidar i reparar només allò que estava en males condicions, sense modificar l'aparença de les restes, i quan això no era possible, destacar la intervenció utilitzant el formigó armat amb un acabat buixardat de les superfícies vistes. Com que la pila central estava recolzada sobre un llit de graves sorrenques en comptes del substrat rocós inferior, el projecte va construir una gàbia formada per micropilots disposats al voltant del fonament, a fi de protegir-lo dels possibles soscavaments que poguessin ocasionar les torderades.⁵ Eduard Claver i Xavier Font expliquen altres actuacions clau en aquesta primera fase:

5 Nom popular que reben les riuades que omplen el cabal del riu Tordera.

També es va reforçar l'arc de pedra existent amb barres d'acer inoxidable per tal d'aturar l'obertura d'unes esquerdes longitudinals que aquest presentava. Respecte al nou fonament del marge esquerre de l'arc a reposar, es va instal·lar una quadrícula de micropilots de 12 metres de fondària encastrats en el substrat rocós. D'aquesta manera s'aconseguia que les forces de l'estructura es transmetessin directament a una capa més resistent que el llit de graves superficial, i a l'hora es garantia que fos més difícil que les torderades aconseguissin descalçar-lo.



Reconstrucció de la pila central del pont Trencat. (Foto Quim Reberté, 2000).

A la segona fase es van construir els estreps del tauler: un d'especial a l'interior de la part antiga del pont, sobre la pila central, i l'altre a la coronació del talús del marge esquerre del riu. Mentrestant, es construïa l'estructura metàl·lica als tallers de l'empresa TAMANSA⁶ de Gavà. El transport de l'estructura d'acer des de Gavà fins a l'obra es va fer dividint-la en cinc peces: tres per al tauler i dues per a l'arc. Un cop van estar a l'obra, es va aplicar un tractament de raig de sorra a les seves superfícies exposades, per tal de garantir que l'acer patinable iniciés el procés natural d'oxidació d'una forma homogènia. D'aquesta segona fase la dificultat més important és explicada per Claver i Font:

Garantir que la nova estructura, que es pretenia que tingués una geometria totalment regular, encaixés en les formes irregulars de les restes del pont de

⁶ Talleres Manutención SA, empresa avui extingida.

pedra. Per això es va fer un aixecament topogràfic posant especial cura en la precisió de les dades preses, a partir del qual es va crear un model digital tridimensional de la nova estructura. Els plànols de taller de l'estructura metàl·lica no es van realitzar partint dels plànols del projecte constructiu, tal com sol ser habitual, sinó que es van elaborar a partir d'aquest model digital per així garantir que la nova geometria encaixés bé amb la realitat existent.

El muntatge va començar amb la instal·lació de l'arc, per a la qual es van fer servir dues grues, per posar les dues parts laterals sobre les seves respectives ròtules, i després es va tancar l'arc a la seva clau. Finalment es van muntar les tres peces que formaven el tauler.



Muntatge de la biga d'acer patinable sobre el nou arc. (Foto Quim Reberté, 2000).

A la tercera fase es van dur a terme els acabats i les urbanitzacions als dos marges. Al pont es va disposar un paviment de fusta, en contrast amb la textura freda de l'acer. Sobre les restes del pont existent, l'entarimat de fusta està col·locat sobre el vell paviment de pedra del segle XV (es va retirar un paviment sobreposat del segle XVIII que s'havia detectat en la fase arqueològica). Es van obrir dues finestres tapades amb relliga galvanitzada a través de les quals es veu l'antic paviment medieval.



Detall de la relliga galvanitzada que permet veure el paviment del segle XV. (Foto O. Farrerons, novembre 2023).

Als marges es van dissenyar dues places amb paviment format per una combinació de lloses de granit rosat i peces prefabricades de formigó d'acabat buixardat. A la plaça del marge esquerre (costat Sant Celoni), es va disposar una plataforma que fa de balcó i permet gaudir d'unes magnífiques vistes sobre la llera del riu i la nova estructura. L'enllumenat d'ús del nou pont Trencat es basa en aplics encastats als parapets, mentre que l'enllumenat monumental es va instal·lar a la llera del riu (per sobre del nivell de màximes avingudes).



El dia de la inauguració del pont Trencat amb els gegants de les dos viles. (Foto Quim Reberté, octubre 2003).

També es va recuperar mediambientalment la llera de la Tordera, contractant la consultora ambiental *Minuartia*⁷ per redactar el projecte de restauració paisatgística de les lleres de la Tordera i de la riera de Vallgorguina, i l'empresa *Naturalea*⁸ per executar els treballs de neteja i restauració. Ara la llera de la Tordera ha recuperat l'ombra d'àlbers, freixes, gatells i pollancres.

⁷ *Minuartia* és una consultoria ambiental, amb seu a Barcelona, amb més de 30 anys d'experiència, especialitzada en gestió i conservació de fauna i biodiversitat.

⁸ *Naturalea* és una empresa especialitzada en el disseny i l'execució de sistemes per a la restauració i conservació d'espais naturals i la naturalització d'espais urbans prioritzant l'ús de les Solucions Basades en la Naturalesa (NBS). Té quasi 30 anys d'experiència.

El 4 d'octubre de 2003 el nou pont Trencat s'inaugurà complet amb l'estructura metàl·lica d'acer que evoca la forma original. Molts ciutadans van assistir a la festa, acompanyats per les colles de Geganters de cada una de les dos viles que, sortint des de cada riba, es van trobar al mig del pont i van tallar la cinta d'inauguració. Es va ballar la sardana *Pont Trencat*, que havia compost expressament per aquesta diada el mestre Joan Lluís Moraleda. Els actes van acabar amb els parlaments de les autoritats que van presidir l'esdeveniment.

Posteriorment es va fer una gran celebració amb un excel·lent espectacle musical i de llum, amb la participació d'una orquestra de músics dirigida pel mestre Joan Alfaras. Hi van participar les corals *Lliri Blanc* de Palautordera i *Briançó* del Baix Montseny, juntament amb tres-cents alumnes de les escoles de Sant Celoni i de Santa Maria de Palautordera, que van interpretar una cantata titulada *Pont Trencat*, escrita per Enric Tarragó i composta per Joan Alfaras.

El pont Trencat està actualment identificat amb el número 37056 en el Inventari del Patrimoni Arquitectònic de Catalunya (IPAC), protegit com a Bé Cultural d'Interès Local (BCIL) amb el número de registre 5586-I des de juny del 2010 per acord del Ple del Consell Comarcal del Vallès Oriental.



Il·luminació nocturna del pont Trencat, anant cap al costat Palautordera. (Foto O. Farrerons, novembre 2023).

UNA OBRA D'ENGINYERIA I DISSENY A BASTAMENT PREMIADA

La intervenció de reconstrucció del pont Trencat va ser molt valorada en àmbits arquitectònics i d'enginyeria de disseny. L'obra va ser seleccionada

candidata als premis «Bonaplata» 2004 i també va ser elogiada al premi «Construmat» 2005.

Al 2005 va obtenir el primer guardó de la categoria de valors estètics en el premi *Footbridge*.⁹ Aquest concurs internacional fou organitzat per la prestigiosa revista britànica *Bridge design & engineering*, i es va atorgar durant la segona edició del congrés internacional dedicat a les passarel·les per a vianants, que es va celebrar a la Universitat de Venècia entre els dies 6 i 8 de desembre. L'acte del lliurament dels guardons va ser al febrer de 2006.

El pont Trencat també va guanyar el *IX Premio Internacional Puente de Alcántara*, organitzat per Iberdrola, en la convocatòria 2002-2004. Es va atorgar el dia 28 d'octubre de 2005 en la reunió de la *Fundación San Benito de Alcántara*. Aquest guardó s'atorga cada dos anys a les millors obres públiques d'arquitectura i enginyeria realitzades a la península Ibèrica i Amèrica Llatina. El jurat va valorar «la qualitat tècnica, estètica i la perfecció en l'execució del projecte», segons va explicar Iñigo de Oriol Ybarra, president de la fundació i d'Iberdrola. El premi es va lliurar a Sant Celoni. Primer es realitzà una visita conjunta a l'obra del pont Trencat i després, a la Rectoria Vella se celebrà un acte acadèmic, on l'exministre Albert Oliart va glossar la qualitat de l'obra premiada. La cerimònia de lliurament del premi es va acabar amb un dinar al restaurant Cal Batlle.

Al 2006 el pont Trencat va guanyar el *AR Awards for Emerging Architecture*, premi que es va lliurar al Col·legi d'Arquitectes de Londres. També al 2006 va rebre el premi atorgat per la institució *Europa Nostra* en la categoria de patrimoni arquitectònic. Al premi es van presentar 158 candidatures de tots els països europeus, i va ser concedit per una federació d'entitats de la Unió Europea, amb recolzament de la UNESCO. Es va anar a recollir el premi a la ciutat d'Estocolm en un acte solemne celebrat a la Sala d'Actes de l'ajuntament de la capital sueca. A la nit es va fer, a la Sala Daurada del primer pis, un sopar de gala presidit pels reis de Suècia i altres autoritats europees. Altres mèrit rebuts pel pont Trencat han estat «Ciencia en Acción» 2006, i «AR Arquitectura Emergente» 2006.

Els diferents premis rebuts destaquen l'encertada solució tècnica i de disseny per lligar la pedra històrica amb l'acer corten. I per altra banda també es va valorar molt el fet que aquesta obra va ser iniciada, promoguda i gestionada per la societat civil, la qual cosa la feia única d'entre totes les obres presentades.

9 Aquest concurs tenia un àmbit mundial i van participar-hi equips d'11 països.

TEMPESTA GLORIA

El Gloria va ser un temporal que va creuar, entre els dies 20 i 23 de gener de 2020, la península Ibèrica, i que al Vallès Oriental va deixar entre 200 i 500 litres per metre quadrat acumulats en aquests dies. Va ser una prova de foc per al nou pont Trencat, que va resistir l'embat de la torderada de manera eficient i sense problemes. A Catalunya el Gloria va causar múltiples destrosses i incidents, i fins i tot tretze víctimes mortals. A primera hora del matí del 22 de gener Protecció Civil va donar l'alerta pel desbordament de la Tordera (entre altres rius), i aigües avall del pont Trencat, ja entrant a l'Alt Maresme, es van haver de desallotjar una vintena de veïns de la vila de Tordera de les seves cases. La Tordera arribant al mar va emportar-se el pont de la carretera que uneix Blanes i Malgrat de Mar, pont que va haver-se de construir de nou, a diferència del pont Trencat.



La tempesta Gloria al seu pas pel pont Trencat, mirant aigües avall. (Foto Quim Reberté, gener 2020).

CONCLUSIONS

Un grup de persones sensibles al patrimoni històric del Baix Montseny va crear al 1996 l'associació *Pont Romà 2000* per tal de recuperar el pont Trencat sobre la Tordera. Gràcies a aquesta associació, i als seus

voluntaris, es va aconseguir conscienciar els ajuntaments riberencs i altres administracions per portar a terme l'estudi arqueològic a fons de l'obra i de reprendre el seu ús inicial per tal de comunicar els ciutadans de Santa Maria de Palautordera i Sant Celoni. Però es va optar per aconseguir recuperar l'ús i a la vegada crear una obra moderna i atrevida, que va ser premiada amb varis guardons d'enginyeria, disseny i urbanisme. El passat octubre 2023 es van acomplir 20 anys de la inauguració del nou pont Trencat, i ara ens toca a nosaltres demanar a les administracions que mantinguin el pont i els seus entorns en un estat òptim de conservació, per poder llegar a les noves generacions una obra mil·lenària (si fem cas a les teories que el relacionen amb un passat romà) que acumula tanta història a sobre, com s'ha vist en el present article.



Estat del pont Trencat vint anys després de la seva inauguració. (Foto O. Farrerons, novembre 2023).

BIBLIOGRAFIA

- ABRIL LÓPEZ, J.M. (1997), «Entorn del pont Trencat, fitxa núm. 129», Patrimoni Històric Arquitectònic de Sant Celoni. Catàleg. Inèdit, 1992, revisió i ampliació, 1997.
- ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DEL ACERO, «Puente Trencat» [en línia], Arquitectura en Acero <<http://www.arquitecturaenacero.org/proyectos/recuperacion-restauracion-y-reciclaje/puente-trencat>> [Consulta: setembre 2023].
- CLAVER, E. (2022), *El Pont Trencat premiat. Cinc premis avalen el valor històric i l'encert en la restauració*. Vall Alta de la Tordera [en línia] <<https://vallaltadelatordera.cat/article/el-pont-trencat-premiat/>> [Consulta: setembre 2023].

- CLAVER, E. – FONT, X. (2022), «Aproximació a la història del Pont Trencat. La lluita per superar l'obstacle de la Tordera» [en línia], Vall Alta de la Tordera <<https://vallaltadelatordera.cat/article/aproximacio-a-la-historia-del-pont-trencat/>> [Consulta: setembre 2023].
- , (2023), «La rehabilitació del Pont Trencat. D'un pont trencat a un pont que agermana pobles» [en línia], Vall Alta de la Tordera <https://vallaltadelatordera.cat/article/la-rehabilitacio-del-pont-trencat/> [Consulta: setembre 2023].
- FARRERONS, O. (2022), «El pont Trencat de la Tordera. Una obra d'enginyeria cabdal entre Sant Celoni i Santa Maria de Palautordera», *L'Aulet* 20, p. 46-57.
- GRIVÉ MASÓ, M. (1988), *Temes d'Història Local*, Sant Celoni: Ajuntament de Sant Celoni.
- LANGLOIS, J.C. (1827). *Passage de la Tordera, pris San-Celoni (gravat). Voyage pittoresque et militaire en Espagne –Catalogne–*, Paris: Engelmann & Cie. Editeurs.
- MORA, A. (2009), «El Pont Trencat de Sant Celoni. La seva història» [en línia] <<https://coneixercatalunya.blogspot.com/2009/05/el-pont-trencat-de-sant-celoni-la-seva.html>> [Consulta: setembre 2023].
- PORTALS, J. (2020), *Història de Sant Celoni. Dels orígens a l'arribada del ferrocarril*, Sant Celoni: Ajuntament de Sant Celoni.
- VILA, LL. – PASTOR, I. (2000), «Intervenció arqueològica en el pont Trencat», *Lauro* 18, p. 17-28.
- VILA, LL. (1988), «El pont Trencat – St. Celoni – St. Maria de Palautordera» [en línia], Generalitat de Catalunya. Direcció General de Patrimoni Cultural <https://calaix.gencat.cat/bitstream/handle/10687/24436/qmem3061_web.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [Consulta: setembre 2023].
- VILAGELIU, J. (1976), *Estampes històriques de Sant Celoni*, Granollers: Editorial Bilbeny.
- ZAMORA, F. de (1973), *Diario de los viajes hechos en Cataluña*, Barcelona: Ed. Ramón Boixareu.
- Inventari del Patrimoni Arquitectònic de Catalunya (2023), *Pont Trencat* [en línia] <<https://invarquit.cultura.gencat.cat/card/37056>> [Consulta: setembre 2023].