

# La caiguda i enderrocament del pont de Molins de Rei: crònica, vivències i records

Carles GUIRADO GONZÁLEZ

*Dia de la inauguració del pont. A la plaça de la vila. Molta gent que s'espera abans d'anar cap al pont a traspasar-lo per primer cop.*

*Gaietana: El pont de quinze arcades, sòlid i airós, l'havia beneït el senyor rector, que va dir que aquella obra situaria Molins a la cruïlla de la història. En diades d'inaguracions ningú pensa en mals averanys.*

*Ernest Baruta: El pont que ha fet (en Pedro Martín Cermeño) no s'esfondrarà ni que passin cent fileres de cent mules alhora.*

**Aigua i foc** (Jesús Ballaz)

## Introducció

Aquest article neix amb la intenció d'aprofitar i fer difusió del material resultant de la primera edició del cicle *Històries de Molins de Rei, amb imatges i testimonis de l'època* que varen organitzar des de l'Ateneu Mulei. Aquest primer acte va tenir com a tema central la caiguda i enderrocament del pont de les quinze arcades, senya d'identitat de Molins de Rei des del segle XVIII. L'objectiu que l'Ateneu Mulei persegueix a l'hora d'organitzar aquestes trobades és, principalment, la recuperació i difusió, a partir de fonts orals i audiovisuals (sobretot els vídeos realitzats per Miquel Pellicer), dels principals episodis de la història recent de Molins de Rei, impulsant la interlocució entre testimonis directes i la resta de molinencs i molinenques per tal de construir de manera conjunta la història contemporània de la vila. En aquesta primer acte del cicle, que va tenir lloc el passat 15 de desembre de 2007, es va projectar el muntatge audiovisual d'en Miquel Pellicer sobre la caiguda i enderrocament del pont i en Carles Guirado va realitzar una breu explicació sobre els orígens del pont, les implicacions que ha tingut aquesta construcció per a Molins i les causes (directes i remotes) de la seva caiguda i del posterior enderrocament. En la última part de l'acte es preparà una taula rodona amb alguns molinencs i molinenques que van viure tot el procés de la fi del pont i que van ser convidats a compartir amb la resta d'assistents els seus punts de vista, les seves vivències i llurs records sobre aquest dramàtic esdeveniment. A la taula rodona, moderada per Sergi Ruiz, van participar Josep Artés, Josep Canals, Lola Esteba, Miquel Oliver, Miquel Pellicer i Eugènia Pijuan. També es va poder veure una maqueta del pont de les quinze arcades realitzada per en Jaume Coma. A la pàgina web de l'Ateneu Mulei ([www.racocatala.cat/mulei](http://www.racocatala.cat/mulei)) es poden veure algunes fotos de l'acte així com al programació de noves edicions del cicle *Històries de Molins de Rei, amb imatges i testimonis de l'època*.

**Figura 1.** Primera edició del cicle *Històries de Molins de Rei, amb imatges i testimonis de l'època* dedicada al Pont de Molins de Rei, organitzades per l'Ateneu Mulei



Així doncs, el text que es presenta a continuació, i en la línia del que fins ara s'ha exposat, és una aproximació al que ha representat el pont per a Molins de Rei i per als seus habitants, des dels seus orígens fins a la seva fi, i com les circumstàncies polítiques i socials del moment, principis de la dècada de 1970, van condicionar els avatars d'una construcció, que a més d'ésser una “simple” infraestructura viària, era el símbol d'identitat de tot un poble.

L'article es divideix en dos parts. En la primera part es realitza una aproximació als antecedents del pont i als motius de la seva construcció així com a la relació existent entre el pont i la vila al llarg de la història. La segona part es centra en els darrers anys d'existència del pont i s'intenten explicar les causes que van provocar la seva desaparició des de dues vessants: en primer lloc, a partir d'un apropament a les fonts documentals existents que expliquen el procés i, en segon lloc, a partir de les experiències personals dels molinencs que varen participar a la taula rodona. Aquesta darrera aportació es presenta intercalada amb el text explicatiu del procés de caiguda i enderrocament i no pretén ser una transcripció completa de les intervencions dels ponents, sinó un recull dels aspectes més destacats, tot lligant-los amb els fets històrics. Creiem que les vivències, anècdotes i records dels testimonis són una contribució molt important que ens pot ajudar a entendre i construir una “altra-nova” visió d'una part de la història de la nostra vila.

### **Els antecedents**

Els orígens del pont de Molins de Rei s'han de contextualitzar històricament per tal d'entendre les conjuntures que portaren, en primer lloc, a la seva planificació i, anys més tard, a la seva construcció. Al 1714, després de la cruent Guerra de Successió (1702-1714) i de l'intens setge a Barcelona, en què Catalunya va perdre totes les llibertats polítiques i socials que tenia fins al moment, Felip V, i amb ell la dinastia dels Borbons, aconseguiren el poder de la corona espanyola. Desaparegudes la Generalitat i les Corts Catalanes res no va ser capaç de frenar el poder reial, produint-se, des d'aquell punt, una important reorganització territorial del territori català, i també de la resta del territori que pertanyia a la corona hispànica, i una espectacular tasca d'homogeneïtzació i centralització de la política, l'economia i la societat de l'època, emprant, això sí, el regne de Castella com a model uniformador i ubicant el centre a Madrid.

El model centralista promogut per Felip V, del qual actualment en tenim una “bona” herència, precisava, per dur-ho a terme amb garanties, una determinada dotació infraestructural de la qual tot el territori ibèric estava completament mancat. Les infraestructures viàries existents, una xarxa formada principalment per camins de bast, dificultaven la connexió entre territoris i això suposava la pèrdua de control sobre les diferents regions del regne. Felip V va arribar al poder amb no pocs opositors i sabia que si perdia el control sobre el territori podrien aparèixer importants grups de resistència al règim i fer trontollar l'estabilitat del seu regnat.

En aquest context, Felip V va imposar el model centralista d'estat, amb dos objectius ben clars. El primer objectiu era el de fornir el territori amb una xarxa viària eficient, de vies ràpides i en bon estat, per garantir la ràpida mobilització de tropes, tant per controlar les revoltes contra el règim existent com per fer front a agressions provinents de l'exterior. El segon objectiu que perseguia el monarca era la dinamització econòmica del regne de Castella, reactivant les rutes comercials i creant noves connexions territorials amb al intenció de recuperar un territori força malmès després del conflicte.

Així doncs, i contràriament al que es pot pensar a causa del nom que va rebre la construcció (pont de Carles III), les bases de tan ambiciós projecte van ésser forjades durant el regnat de Felip V. Al 1717, just tres anys després de l'arribada al poder de Felip V, Pròsper de Verdoom, cap d'enginyers de l'exèrcit de Felip V i autor d'altres obres d'enginyeria militar com la Ciutadella de Barcelona, va presentar el projecte d'un pas ferm pel riu Llobregat que formaria part de la construcció de la carretera que uniria Madrid amb Barcelona. El fet que Felip V encarregués el projecte del Pont de Molins de Rei a un enginyer militar d'alt rang dins l'exèrcit reial deixa constància de la importància estratègica que tenia aquest emplaçament per al control de Barcelona.

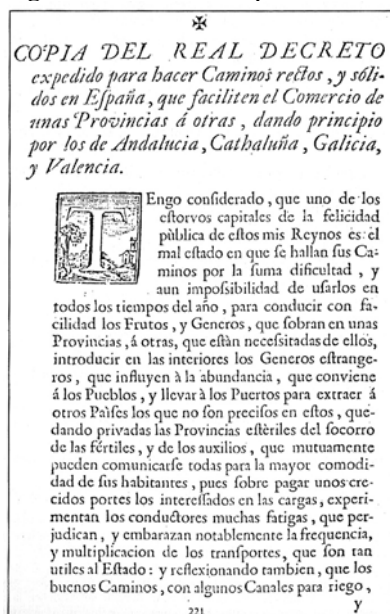
No obstant això, el fet d'encarregar una obra d'enginyeria civil (si més no d'una manera aparent, ja que en el fons l'obra tenia clares funcions militars) a un enginyer militar també respon a altres qüestions a banda de la importància estratègica. En primer lloc, la elevada formació dels enginyers militars, molts dels quals per les seves possibilitats havien estudiat a acadèmies europees, com el propi Pròsper de Verdoom, o a la Reial Acadèmia de Matemàtiques de Barcelona, feia que fossin sobradament aptes per desenvolupar projectes més enllà de la pròpia enginyeria militar. Un altre factor que portava a encarregar obres civils a enginyers militars era el finançament del projecte. D'aquesta manera es reduïen costos del projecte, ja que a un enginyer militar la planificació i execució d'obres d'enginyeria ja li entrava dins del sou que rebia pel seu càrrec a l'exèrcit, mentre que disposar dels serveis d'un arquitecte i un mestre d'obres era molt més costós i una despesa afegida a l'execució del projecte. Per últim, l'encàrrec responia a una qüestió de funcionalitat, ja que amb la presència d'un enginyer militar el rei s'assegurava que es complissin els objectius estratègics, que d'una altra manera no n'estaven completament garantits.

Tot i ésser projectat durant el regnat de Felip V, el pont no es va començar a construir fins a la segona meitat del segle XVIII, quan el tron de la monarquia espanyola ja estava ocupat per Carles III, monarca que li donà a la construcció un dels seus noms. El principal motiu que obligà a posposar temporalment la construcció del pont va ésser la precarietat dels recursos econòmics i la prioritat que tenia la corona per enllestir el procés de recuperació i enfortiment del règim.

El retard en la construcció del pont coincideix amb l'inici de l'actuació de l'estat en matèria de planificació de la xarxa viària. Durant la primera meitat del segle XVIII, Catalunya experimenta un important augment demogràfic i econòmic, entre 1719 i 1787 es dobla la població passant de 406.000 habitants a prop de 875.000 habitants. Durant aquesta primera meitat de segle tenen lloc importants transformacions: el canvi d'una agricultura de subsistència a una agricultura de mercat i l'aparició de les primeres indústries d'abast supraregional. El canvi d'una societat tradicional a una societat preindustrial, més modernitzada, va mostrar les mancances que tenia el territori en matèria d'infraestructures. En aquell temps només existia una ampla xarxa de camins carreters, els quals estaven completament obsolets, presentaven condicions que restringien la circulació de carruatges –per això la major part del transport de mercaderies es feia *a bast*- i les rutes emprades, aprofitant els passos naturals, feien que els trajectes fossin llargs i feixucs i poc aptes pel comerç.

En motiu de totes aquestes necessitats, i tenint en compte que ja s'havien desenvolupat algunes iniciatives particulars per fer front a aquesta infradotació infraestructural, al 1761, durant el regnat de Carles III (1759-1788), apareix el *Real Decreto expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España que faciliten el comercio de unas provincias a otras* [sic]. Aquest Reial Decret ha estat considerat per molts autors com l'arrencada de la xarxa de carreteres radial de l'Estat espanyol. A Catalunya, les principals actuacions programades pel Reial Decret van ésser la connexió entre Madrid i Barcelona i entre Barcelona i València, aquesta darrera va ésser la única carretera no-radial que recollia el decret.

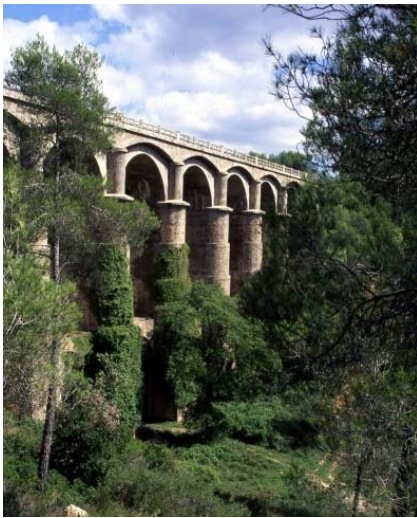
**Figura 2.** Reial Decret per fer camins rectes i sòlids a Espanya



Les obres de la carretera que havia de connectar Barcelona amb Madrid van començar durant el mateix any d'aprovació del Reial Decret, ja que es considerava una actuació prioritària en el marc d'aquest projecte. No obstant, l'evolució de les obres no va ser tan satisfactòria com s'esperava. Les dificultats en el finançament del projecte van alentir el ritme d'execució de les obres, i set anys més tard, al 1768, només s'havien construït 17 kilòmetres entre Barcelona i Molins de Rei. Si el ritme de execució de les obres hagués continuat igual, poc més de 2 kilòmetres a l'any, haguessin emprat més de

dos-cents cinquanta anys per unir Barcelona i Madrid. Aquesta lentitud fou provocada, també, per la monumentalitat amb la que foren dissenyades les obres de tota la carretera, que tal com deia el decret que les programava havien d'ésser el més rectes possible, i això, en un país muntanyós com Catalunya va provocar molts maldecaps als enginyers i un substancial augment dels costos de construcció de la carretera. El tram de la carretera que transcorre per la Serra de l'Ordal mostra molt bé aquesta voluntat que tenia Carles III per mantenir la rectitud en el traçat de les carreteres. En aquest tram es van haver de construir nombrosos pont i viaductes per salvar els desnivells del terreny, com és el cas del viaducte del Lledoner, amb un marcat caràcter monumental. S'ha de pensar que aquestes carreteres, moltes de les quals actualment encara continuen en ús amb poques modificacions físiques i de traçat, varen ser construïdes al segle XVIII i pensades per a la circulació de carruatges, no pas pel tràfic de vehicles a motor.

**Figura 3.** Viaducte del Lledoner, a la Serra de l'Ordal



### **La construcció del pont i la seva relació amb la vila**

En aquest context de canvi socioeconòmic i d'augment de la dotació en infraestructures exposat anteriorment s'inicia la construcció del pont de Molins de Rei. El primer diumenge d'octubre de 1763 el capellà de la vila col·locà la primera pedra d'aquesta construcció. Aquest esdeveniment va marcar el tret de sortida a les obres que s'allargaren fins a l'octubre de 1767. Durant aquests quatre anys d'obres van haver-hi nombroses aturades a causa de les crescudes del cabal de riu Llobregat, les quals varen impossibilitar prosseguir amb la previsió programada les tasques de treball. Les obres les va dirigir l'enginyer militar Pedro Martín Cermeño, basant-se en el projecte elaborat per Prósper de Vedroom al 1717. En Martín Cermeño va comptar amb més de tres-cents presoners algerians vigilats per un destacament de soldats del Batalló d'Infanteria de Berga.

Les obres es van acabar a l'octubre de 1767 i el resultat va ésser un magnífic pont de 335 metres de longitud (140 *varas castellanas*, segons la mesura de l'època) i 14,5 metres d'amplada, dels quals 11,7 metres estaven destinats a la calçada i la resta repartits en dues voreres de 1,4 metres cada una. El pont, tal i com diu un dels seus noms, estava format per quinze arcs: nou arcs ovalats, amb una llum de 19,22 metres, situats al centre i sis arcs de mig punt repartits a ambdós extrems. La estructura de la

base dels pilars centrals va ésser dissenyada per disminuir la resistència a l'aigua i que el corrent del riu no malmetés els fonaments de la mateixa.

El nou pont tenia la funció de salvar l'obstacle de riu Llobregat més a prop de Barcelona i de manera més eficient de com ho feien els antics passos o guals. El pont es connectava amb Barcelona pel nou tram de carretera construït anys abans, el qual substituïa a l'antic camí ral, que des de Martorell, i travessant el riu pel Pont del Diable, transcorria paral·lel al riu per la riba esquerra, seguint la disposició dels contraforts de la Serra de Collserola. El nou tram de carretera construït entre Molins de Rei i Barcelona, traçat per la plana, va fer caure en desús el camí ral, ja que aquest no era apte per la circulació de carruatges.

Per poder gaudir dels privilegis que suposava tenir un pas com el Pont de Molins per passar d'una banda a l'altra del Llobregat els usuaris havien de pagar un peatge, impost que gravava el pas pel pont a persones i mercaderies, del qual n'estaven exempts els habitants de Molins de Rei, Pallejà i Sant Vicenç dels Horts. Aquest impost, segons documents de l'època, estava destinat a pagar els costos del projecte i a la tasca de reorganització de la xarxa viària espanyola. El *portazgo* era el lloc on es pagava l'impost. Inicialment es situà a prop de la Plaça de la Bàscula, i estava format per dos grans pilons de pedra situats a banda i banda de la carretera (els quals es poden veure a l'entrada del Museu de Molins de Rei al carrer Pintor Fortuny) i una cadena que tancava o obria el pas per poder controlar els carruatges i les persones que hi passaven. Posteriorment va ésser traslladat a l'encreuament amb el carrer Pi i Margall, i més tard, als Quatre Camins, ja a l'altra costat del riu.

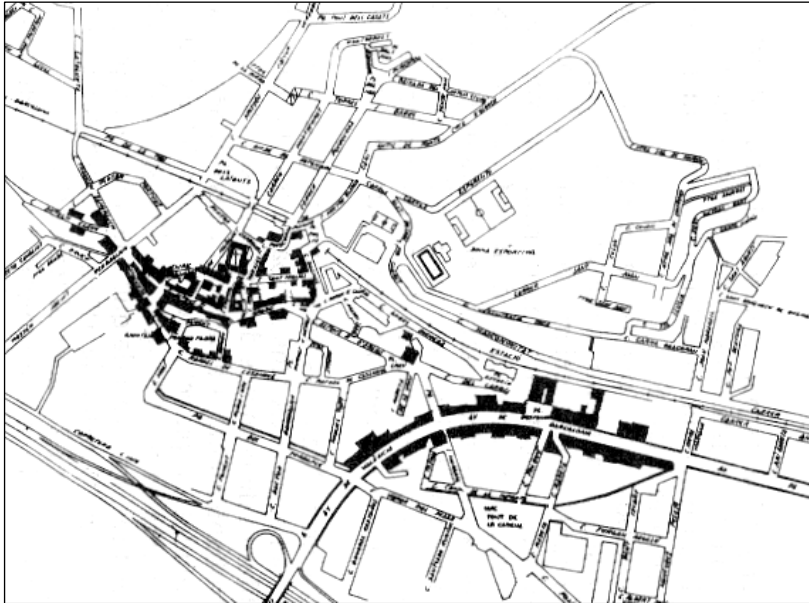
El peatge es va continuar pagant fins a la dècada de 1870, per això alguns comerciants o traginers es desviaven abans d'arribar a la duana i realitzaven un camí alternatiu que els permetia passar a l'altra banda del riu sense pagar l'impost. Aquests seguien l'antic camí d'en Roca, des de la riba dreta del riu, que els portava pels camps de conreu fins a la carretera genera, més o menys a l'alçada de la Plaça de la Bàscula (anomenada antigament Plaça de Can Roca), ja lluny de la barrera duanera. Les autoritats, escandalitzades per la magnitud del frau, varen procedir a tancar amb una cadena l'accés a aquest camí. D'aquest fet encara es conserva el topònim "Pont de la Cadena", fent referència al pont que creuava sobre el rec de la riba dreta del Llobregat i donava accés a l'antic camí d'en Roca per la banda de Molins de Rei.

La existència del pont i la construcció de la nova carretera que comunicava la vila amb Barcelona va encetar una nova etapa de creixement econòmic, donant una forta empenta al comerç i a serveis relacionats amb la circulació de persones i mercaderies, encara que l'agricultura continuava essent l'activitat predominant. La distància que separava Molins de Rei de Barcelona, i de la resta de pobles de Vallès i el Penedès, va convertir a la vila en una cruïlla de camins molt important en aquella època –actualment l'elevat nombre de vies de comunicació que passen per la vila n'és una herència evident d'aquesta centralitat- i un punt de parada obligatòria pels viatgers i comerciants que entraven a Barcelona per la vall del Llobregat. Aquesta situació de creixement va provocar, alhora, un fort impacte en el teixit urbà de la vila.

El primer punt d'aquest nou pol de creixement urbà es situa a l'actual Can Roca (on avui hi ha l'Estanca Margarit). En aquelles terres, propietat de la família Roca, es construïren les oficines per als mestres d'obra i treballadors de la carretera i del pont.

Posteriorment aquella casa va passar a mans de la família Roca, ja que ells havien cedit les terres de manera temporal per que els constructors del pont i de la carretera poguessin construir-hi els seves dependències i en fessin usdefruit mentre duraven les obres. Posteriorment es construïren, al llarg de la carretera es van anar instal·lant progressivament cases d'hostes -els hostals de Can Roca, del Sant i del Boix- i altres establiments com quadres, tallers de carreters, magatzems, comerços i algunes cases relacionades amb aquests oficis.

**Figura 4.** Trama urbana de Molins de Rei al 1800 (en negre), on es pot observar el creixement urbanístic al voltant de la carretera ocasionat per la construcció del pont.



### **La caiguda i l'enderrocament del pont**

La transformació territorial, econòmica i social que va experimentar la vall baixa del Llobregat durant la dècada de 1960 és el context general en el qual s'emmarca la fi del pont de Molins. La ocupació d'aquest territori amb infraestructures que connectaven Barcelona amb altres punts del país, l'augment de l'activitat constructiva en aquesta àrea i a Barcelona i la corrupció del govern franquista són algunes de les circumstàncies o factors que portaren a la situació prèvia a la caiguda del pont. A continuació en farem referència a aquests per entendre la conjuntura del moment i les repercussions que van desencadenar.

Cap a finals d'aquesta dècada s'inicià al marge esquerre del riu la construcció de l'autopista A-2 (actual AP-2). L'execució de les obres d'aquesta infraestructura no van afectar directament a l'estabilitat de l'estructura del pont, però sí que van fer augmentar substancialment la càrrega de tràfic que hi passava per aquest (més de 36.000 vehicles diaris). A causa d'això, durant la col·laboració del bicentenari de la construcció del pont, la *Jefatura Regional de Carreteras* del Ministerio de Obras Públicas anuncia la construcció de quatre carrils a la calçada del pont, obligant a construir una estructura volant a cada lateral per donar cabuda a aquesta ampliació. La modificació del projecte inicial i el suport d'una carrega per a la qual l'obra no va ser dissenyada va fer perillar l'estabilitat del pont.

En tot cas, no va ésser aquest el major perill al qual es va enfrontar el pont. La intensa activitat constructora a la comarca i rodalies, sobretot a causa de la construcció de l'autopista, van fer créixer la demanda d'àrids. Com a conseqüència d'aquesta demanda s'inicià un agressiu drenatge del llit del riu, arribant les extraccions fins a la mateixa base dels pilars del pont. Aquestes extraccions es van dur a terme de manera irregular i il·legal, demostrant la profunda corrupció que caracteritzava a l'administració de l'època. La *Comisaria de Aguas del Pirineo Oriental* era l'entitat pública encarregada de concedir les llicències d'extracció d'àrids en els rius de la seva conca hidrogràfica. Paral·lelament, el director d'aquesta institució pública, l'enginyer José M. Llansó de Vinyals, participava a través del sector privat en l'extracció d'àrids. Així doncs, el mateix director de la *Comisaria de Aguas del Pirineo Oriental* monopolitzava, de manera fraudulenta, el sector dels àrids a Catalunya. En aquest sentit, es pot pensar en les facilitats que va tenir l'empresa Ginés y Navarro S.A., la qual tenia la concessió d'extreure àrids al Llobregat, per incomplir les normes establertes per a l'extracció de materials. El vigilant que controlava que les extraccions es fessin regularment, a menys de 200 metres de la base dels pilars, era treballador de la institució que concedia les llicències, però davant de la situació de corrupció que es donava això no era un senyal de garantia per que les coses es fessin ben fetes. Alguns molinencs i molinenques que assistiren a la xerrada per explicar les seves experiències asseguraren que les extraccions es feien a peu de pilar i que no només n'extreien l'empresa amb llicència, sinó que altres empreses i particulars s'aprofitaven d'aquesta situació.

**Josep Canals:** *Quan era petit anàvem a jugar sota el pont. No havia vist mai que el pont estès empedrat a sota dels arcs. Va venir després, amb els anys, que al treure àrids, riu avall, el riu va anar baixant el nivell, i es van veure tots els fonaments i els canyars que aguantaven la estructura. Jo no coneixia la construcció del pont, però aquell pont no tenia fonaments! El pont estava sobre estacades. Sobre aquestes estacades havien fet un enllosat molt ben fet, unes lloses molt grosses. Aleshores va passar, que al tocar l'aire a les estacades que aguantaven l'enllosat aquestes es van podrir. Mentre estaven en aigua no es podrien, eren d'una fusta que aguantava molt bé la humitat. Aleshores, guaiteu si s'havia de tenir cura a l'hora de treure sorra arran de pont que hi havia un guarda. Josep de Cal Guarda, que era l'avi del Franquet. Aquell home se'n cuidava de fer fora als carros que volien treure sorra, com més a prop del poble millor, arran de pont! el més a prop del poble que poguessin. El guarda deia: "heu d'anar avall a treure sorra", per que tothom del poble anava a treure sorra al pont amb el seu carro o en llogava un.*

Tanmateix, sembla ser que la "sentència de mort" del pont de Molins estava firmada (pel "govern" de l'època, és clar) molt abans que es produís la seva caiguda. En una nota de documentació apareguda en la revista *Cuadernos de Ruedo Ibérico* (1972), la qual parla sobre l'enderrocament del pont de Molins de Rei, es diu que el Ministeri d'Obres Públiques, abans de la caiguda del pont, va demanar un pressupost per a fer les obres de millora en els fonaments del pont, però que després es va negar a pagar l'import a l'empresa (4 milions de pessetes) que s'havia d'encarregar de les obres de reparació. Paral·lelament, l'enginyer en cap de la *Jefatura Provincial de Carreteras* va emetre un informe en el qual es desaconsellava la utilització del pont de Molins i la conveniència de la construcció de un nou pont per resoldre els problemes de la intensitat d'ús. Sembla, doncs, que al règim franquista no li interessava mantenir una infraestructura històrica i apostava per deixar que aquesta es degradés progressivament fins que aparegués la oportunitat de construir un nou pont.



La degradació de l'estructura del pont es feia cada cop més evident i just iniciada la dècada de 1970 varen sortir a la llum les primeres accions de protesta que volien evidenciar la mala gestió per part de l'administració i l'estat ruïnós en que es trobava la construcció. Al juliol de 1971 els membre del Museu de Molins de Rei van enviar un informe detallat a l'Ajuntament, a la premsa, a la Delegació provincial de Belles Arts i al Ministeri d'Obres Públiques on es denunciava l'estat de la base de la construcció, els quals romanien des de feia més de sis anys a la intempèrie, exposats a l'acció erosiva de l'aigua i del vent. La resposta per part del MOP va arribar el 15 de novembre del mateix any, en forma de breu nota en la qual exposaven que estaven al corrent del mal estat de la construcció i que els pilars estaven en observació des de 1967.

Arrel d'això, el MOP va iniciar al final del mateix mes de novembre unes obres de reparació dels fonaments amb l'objectiu de protegir i mitigar l'estat de ruïna imminent del pont. La "bona" intenció de l'administració va arribar tard i va ser del tot incomprendible, ja que les pantalles de formigó que van construir davant els pilars només van desviar i dirigir el corrent d'aigua cap al pilar que caigué durant la primera riuada. Aquest fet demostra la incompetència tècnica i la corrupció per part de la administració, per la acusada incapacitat per solucionar els problemes de estabilitat i seguretat de la construcció i per les pràctiques il·legítimes que es van donar al voltant de l'extracció d'àrids del riu Llobregat.

**Josep Canals:** *La causa remota va ser la extracció d'àrids riu avall, no al pont. Però la causa directa, va ser una cosa que no l'ha anomenat ningú aquí. Quan es van fer les obres per fer les pantalles (de formigó) per protegir el pont, van fer un terraplè esbiaixat. Van desviar el riu per una part del pont, per poder treballar l'altre part en sec. Per sobre del terraplè s'hi van passejar les màquines per fer-lo fort... i fort en va ser, per que va tirar tota l'aigua contra una pilastra. Aquesta va ser la causa directa, i aquella pilastra va ser la que va caure. En afluir-se el pont per un els pilars es quan es va dir que el pont va estar ferit de mort. (...) Quan van fer aquest terraplè és quan més van buidar arran de pont, i segur que durant aquestes obres va ser quan més mal es va fer al seus fonaments.*

Finalment, durant la nit del 5 al 6 de desembre de 1971 van caure prop 200 mm de pluja (s'ha de tenir en compte que el clima mediterrani té una precipitació mitjana anual entre 600-700 mm) sobre la vall baixa del Llobregat i gran part de l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquesta pluja va provocar una ràpida crescuda del riu, no pas de les més grosses que ha suportat el Llobregat, però va fer augmentar el seu cabal de forma excepcional (600 m<sup>3</sup>/s).

**Josep Canals:** *La riera de Vallvidrera i la de Sant Bartomeu venien molt plenes. Ho sabem molt bé, per que es va inundar els cambres que havien fet allà, i tenien una alçada de vora 5 metres. (l'aigua) Va arribar fins al terraplè de la via (del tren). I el pont de la riera de Sant Bartomeu va quedar tamponat. Tota la fusta que baixava per la riera de Sant Bartomeu quan arribava a aquell pont, la força de l'aigua l'aplanava contra el pilars, i no passava pels forats (arcs del pont)... i aquest pont es va taponar! L'aigua sortia per un foradet amb una força que esgarrifava... per que allò era un embassament, eh? Fins que no es va buidar, allà hi havia una pressió esgarrifosa.*

**Miquel Pellicer:** *La gent no es creia que el pont havia caigut, per que el Pere de Ca l'Arenes va anar a la Guàrdia Civil i els hi va dir: "el pont ha caigut, el pont ha caigut!". I ells li van contestar: "però que dius, ets boig o que. Has begut o què? Li van dir que anés a dormir i que demà ja els hi ho explicaria tot amb més calma.*

Tenint en compte la situació de degradació en que es trobava el pont, els fonaments de la construcció no van resistir a la força de l'aigua i un dels pilars centrals va cedir, arrossegant els dos arcs contigus que s'hi subjectaven, causant la mort d'un camioner que creuava el pont en aquell precís instant. No obstant això, la caiguda del pont no acabà aquí. El 30 de desembre de 1971 una nova riuada va fer caure dos arcs més i s'endugué riu avall el gual provisional construït per restablir les comunicacions entre les dues ribes del riu.

Malgrat les dificultats de comunicació de la riba dreta del riu Llobregat amb Barcelona i les oposicions d'alguns vilatans, la reconstrucció del pont semblava que seria l'opció triada per l'administració i recolzada per la majoria de la població. Precisament, la incomunicació va ser la causa per la qual van aparèixer les primeres intencions de enderrocar el pont (o el que quedava d'ell) i construir-ne un de nou en el mateix lloc. A principis de 1972 el futur del pont es centrava en el debat sobre quina era la millor opció, però aquest, lluny d'aclarir les coses, va resultar ésser força complex, en part per la opinió dual de la societat i les mesures repressives del govern de l'època. L'enderrocament del pont i la construcció d'un de nou era defensat per uns per que la incomunicació era inadmissible i per que la reconstrucció del pont li faria perdre tot l'encant i ja no seria l'original, idea un poc ambigua. Aquest argument era revocat per altres que consideraven un atemptat contra el patrimoni històric fer desaparèixer una construcció d'aquestes característiques. Per altra banda, apareix la por dels comerciants i industrials molinencs a quedar-se sense els privilegis que els hi donava el pont. Gran part del sector empresarial molinenc va exercir una forta pressió per a que s'enderroqués el pont de Carles III i se'n construís un de nou en el mateix lloc que no possés en entredit llurs interessos econòmics i que no suposés un hipotètic desviament de la carretera.

**Eugènia Pijuan:** *La gent de fora en aquell temps es preguntava si des de Molins no es va fer prou força per que tronessis a construir aquest pont. Fora d'aquí hi havia aquesta sensació.*

**Josep Artés:** *Hi havia una gran divisió quan es va dir que farien el pont més amunt. La població ja...*

**Miquel Pellicer:** *La població no, la població no...*

**Josep Artés:** *Bé, part de la població. Com ara els que venien, els venedors, ja van dir que si, que no. Llavors no va haver la unió des d'un bon principi. Els botiguers deien que si el feien més amunt la gent no passaria per Molins i no vendrien a les botigues. Va ser això!*

**Miquel Pellicer:** *Els que van pressionar més (per a la construcció d'un nou pont), al final, va ser l'ajuntament de Molins de Rei, per que va rebre ordres des de dalt per fer-ho, i alguns botiguers de la vila. No tots, però si un nombre bastant gran de botiguers.*

*Deien que si feien un pont més amunt haurien de plegar tots. I mira que n'hi ha de ponts ara i encara no ha plegat gairebé ningú!*

**Miquel Oliver:** *L'àrea d'influència que representava Molins de Rei per a la comarca, per venir a comprar aquí, es pensaven que es perdria totalment amb la construcció d'un nou pont a un altre lloc. I els anys han demostrat, això que ha dit el Miquel Pellicer, que avui hi ha un munt de ponts i no ha passat res.*

Al mateix temps, gran part de la població molinenca es va mobilitzar per que el pont no s'enderroqués i continués sent un símbol per a la Vila. Es va generar un important moviment social i un gran nombre d'entitats culturals de Molins de Rei, a les que es varen sumar altres institucions com l'*Academia de Bellas Artes de San Fernando*, l'*Acadèmia Sant Jordi*, els col·legis professionals d'arquitectes i d'arquitectes tècnics van sol·licitar que el pont fos declarat monument historicoartístic per la *Dirección General de Bellas Artes*, fent així que la seva demolició fos més difícil de dur a terme pel govern. Malgrat això, i a causa de les circumstàncies polítiques del règim franquista, la sol·licitud va ser denegada. El director de la *Dirección General de Bellas Artes*, Pérez Emidid, va declarar que el pont de Molins de Rei no tenia cap valor artístic que s'hagués de preservar.

**Miquel Oliver:** *La gent tampoc deia res per que hi havia una forta pressió per part del règim. Era molt difícil plantar cara i agafar posicions de força en aquell moment. No es podia dir res. Potser us penseu que ens varem estar gratant la panxa, no. Ja et sabia greu, però qui era el "guapo" que aixecava la veu i deia "jo protesto". Això ara segurament no hagués passat, però aleshores es vivia en un context polític i social totalment diferent.*

Les intencions de destruir la "prova" de una llarga llista de delictes, accions repressives, corrupció i mal ús del poder per part del govern era cada vegada més evident, i com el control de la dictadura arribava a totes les institucions socials, culturals i polítiques i a tots els nivells de la societat.

**Miquel Pellicer:** *No es va dir res més després de la caiguda de pont dels morts que hi va haver. Es va parlar els primers dies, que una camió va caure, que un cotxe va caure, però no es va dir més.*

**Josep Artés:** *Els hi va interessar, per que allò que diuen en castellà: "muerto el perro, muerta la ràbia". Com que hi van haver uns morts es va tapar de seguida.*

La fi del pont de Molins de Rei es va signar el 27 de gener de 1972, dia en que el MOP va fer públic que es construiria un nou pont en el mateix emplaçament del que existia actualment, per que era la solució més econòmica, ràpida i funcional, ja que les obres es podrien completar amb un pressupost de 100 milions de pessetes i seria possible la construcció de sis carrils per la circulació, augmentant així la capacitat de càrrega de la infraestructura. Per altra banda, el govern rebutjà les opcions de reconstrucció del pont i la construcció d'un nou pont en un altre emplaçament, ja que les considerava extremadament costoses i problemàtiques. A més, el Ministeri insistí, amb una argument totalment mancat de fonaments, en que la reconstrucció del pont seria només una falsificació i que mai es recuperaria el valor de la construcció original, a part dels problemes d'estabilitat que presentaria la estructura en un futur. En aquest context

d'ambigüitat social i política, en gran part causat per la conjuntura política del moment, les poques esperances que quedaven per a la reconstrucció del pont s'esvaeixen ràpidament.

El 3 de febrer de 1972 es va decretar la demolició del pont de Carles III, mitjançant voladures controlades per a que la obra es pogués reconstruir en un altre lloc. El 9 de febrer de 1972, el que era president de la Diputació de Barcelona en aquell moment va anunciar que les pedres del pont serien numerades una a una per tal de desmuntar-lo i reconstruir-lo al costat del nou pont. Fins els més crèduls sabien que aquesta opció era totalment impossible de dur a terme, però tothom va haver d'acceptar aquesta proposta i encaixar la "gran mentida" amb la que el govern volia fer callar la pressió social que s'havia mobilitzat contra la desaparició del pont.

**Miquel Oliver:** *Van dir que construirien un pont nou més amunt, que seria el pont d'ús, per al tràfic. I llavors, per a que estiguéssim contents ens tronarien a reconstruir el vell com a monument, com a pas de vianant, o com el que fos. Per això el numeraven, i després amb tranquil·litat el desmuntarien i el tornarien a muntar. I mireu si n'han tingut de tranquil·litat!*

**Miquel Pellicer:** *El diaris van fer córrer la veu que un americà el volia desmuntar tot i emportar-se'l a Amèrica. El volia comprar!*

El desmuntatge del pont no va ser possible, ja que la unió de calç que hi havia entre els pedres era molt dura i les voladures controlades de dinamita que es volien fer servir per trencar el morter trencarien també els carreus:

**Josep Artés:** *Era tan fort que mai ningú ha dit el que va costar volar el pont en pessetes. De lo fort que era se'ls hi trencaven les broques quan feien els forats per a posar la dinamita.*

**Josep Canals:** *La pedra esmoladora és porosa i la calç i la sorra s'hi enganxen tan bé, que és més forta la juntura, que la mateixa pedra.*

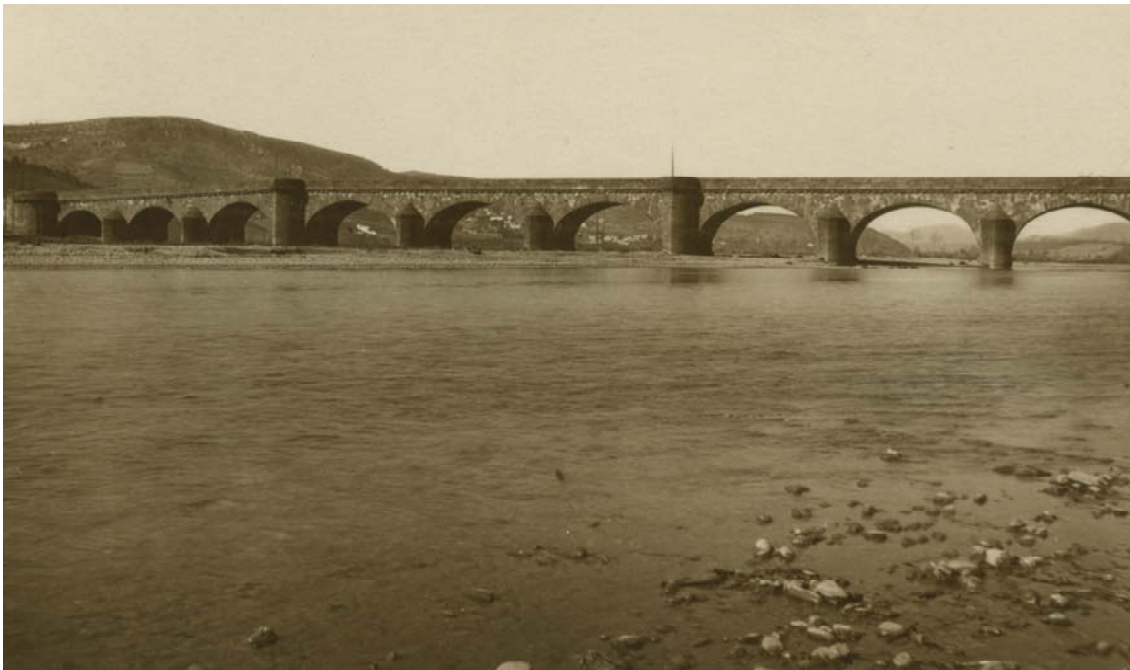
**Josep Artés:** *Les voladures del pont amb dinamita es feien d'amagat amb unes màquines des de darrera dels canyars, per a que la gent no ho veiés. Al migdia quan estaves dinant a casa senties una explosió i deies "mira una altra". Quan arribaves al pont només es veia fum de l'explosió, però poca gent veia l'explosió en el moment que es produïa.*

Realment, aquesta opció va ser una autèntica mofa cap als molinencs i molinenques, ja que les pedres "numerades" van acabar fetes bocins. Cap a finals d'abril de 1972 es va enderrocar el pont de Carles III i les més de 70 mil tones de material resultant de la voladura quedaren escampades pels marges del riu Llobregat, restant totalment en l'oblit. Es parla que alguns camions venien a buscar les pedres i se les eduïen cap al port de Barcelona i que potser han estat emprades per alguna altra construcció. Tanmateix, moltes d'elles es podien veure fins fa no gaire espargides per les vores del riu. De tantes tones de runa actualment no queda cap element que recordi un dels símbols més importants de la història de la vila, únicament una petita pedra col·locada a la Plaça de la Bàscula, de la qual pocs molinencs coneixen la seva existència.

**Miquel Pellicer:** *Moltes vegades la gent ha parlat sobre per que no es reconstrueix una arcada com a monument. En Josep Janés, quan era alcalde, ho va dir. Va dir que s'havia de fer una arcada per guardar quelcom del pont. Però ha passat el temps. Alguna altra vegada ell ho ha tornat a dir. En el programa de ràdio que jo feia en aquell temps el vaig convidar i li vaig criticar això i em va cridar a l'ajuntament i em va ensenyar un dossier molt gran de cartes que havia enviat a diferents ministeris, però tothom deia que sí, però a l'hora de la veritat, res de res.*

Aquesta és, doncs, la història de tot un símbol, una senyal d'identitat per a Molins de Rei que va tenir un final tràgic a causa de la incompetència dels tècnics, la corrupció empresarial i de l'administració, la divisió de la societat molinenca sobre el seu destí i la repressió del règim franquista. S'hauria d'aprendre dels errors comesos en el passat i aprendre a valorar el (poc) patrimoni que tenim (o que ens queda) i conservar-lo com a llegat de la nostra història.

**Miquel Oliver:** *Tots hi anàvem molt el pont, el fèiem servei per tot. El fèiem servir per jugar, per anar a veure les processons a Sant Vicenç. La gent el feia servir per anar i venir, per anar a treballar... i per esmolar els ganivets. El pont de Carles III era per Molins de Rei el que la Sagrada Família és per Barcelona, per dir-ho d'alguna manera, o el que la Catedral de Lleida és per Lleida. Era el nostre senyal d'identitat!*



## BIBLIOGRAFIA

ASO, C.; ALBA, R. “El Pont de Carles III, inici d’un important nus de comunicacions”. A: *L’Espai. Revista de recerca i divulgació*, núm. 3 (2000). Espai de Recerca. Molins de Rei.

FONT, J; *La Formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Eitorial Oikos-Tau. Vilassar de Mar, 1999.

RIERA i BAGUÉ, J.M.; “Desenvolupament urbà de Molins de Rei: dos segles de configuració de la vila (1732-1932)”. En: VV.AA.; *Coneguem la història de la Vila. Ponències de les I Jornades d’Història Local de Molins de Rei*. Centre de Normalització Lingüística “Ca n’Atmetller” i Arxiu Municipal. Molins de Rei, 1986.

SOLÉ, E., CASAS, R.; *Un passeig per l’espai urbà de Molins de Rei: vuit segles de creixement*. Prunera Consulting SL. Molins de Rei, 2002.

MADORELL i MUNTANÉ, P.; *Fets i persones de Molins de Rei estant*. Edició de l’autor. Molins de Rei, 1996.

JANÉS, J.; RIBAS, I.; *Itinerari històrico-urbà de Molins de Rei*. Institut de Ciències de l’Educació de la UAB. Cerdanyola del Vallès, 1984.