Panel 8 : De une orilla a la otra

En Libourne y hasta principios del siglo XIX, el paso de una orilla a la otra del Dordoña y del Isle solo era posible mediante transbordadores. La Cavernière realizaba el transporte de pasajeros desde el puerto de Libourne hasta el de Caverne, en Saint Loubès, acercándolos así a Burdeos. Estos modos de transporte no carecían de desventajas. Relativamente lentos, limitando el tráfico de pasajeros y de mercancías a la capacidad de embarque, también estaban sometidos a los caprichos del clima, a las tormentas, a la congelación de los ríos o a las inundaciones, que interrumpían regularmente el tráfico. A veces, incluso, la torpeza de los marineros ponía en riesgo a los viajeros. De hecho, 80 pasajeros del transbordador de Fronsac se ahogaron cuando su embarcación se hundió en 1748.

Entre 1824 y 1831, estos transbordadores fueron desapareciendo gradualmente, hasta acabar por ser reemplazados por los puentes. El Pont de Pierre sobre el Dordoña fue inaugurado en 1824. El Pont de Fronsac sobre el Isle fue puesto en servicio en 1831.

Su construcción se debió tanto a las innovaciones tecnológicas como a las legales.

La innovación jurídica resultó de la constitución de sociedades privadas que sustituían al Estado para asegurar los costes y la responsabilidad de la construcción de puentes, a cambio de la percepción de un derecho de paso durante varias décadas. Se trata de un sistema similar al de nuestras actuales concesiones de autopistas.

Así, la construcción del Pont de Fronsac fue acompañada por la creación de los derechos de paso, que debían aplicarse durante 60 años. Cada peatón pagaba 5 céntimos por un billete, que incluía a cada *«niño en edad de caminar por su cuenta»*. Todos los animales estaban sujetos al peaje, incluidos los gansos y los pavos. El propietario tenía que pagar 2,5 céntimos por pareja o 1 céntimo por cabeza. El peaje también se aplicaba a carros, carretas y coches de la ciudad que cruzaban el río: 2,50 francos para un coche de 4 ruedas y seis caballos. Incluso «*la carretilla de mano tirada por un hombre*» pagaba 10 céntimos.

En esta década de 1830, las innovaciones técnicas más visibles y modernas se vieron reflejadas en el Pont de Fronsac. Era un puente colgante, una técnica moderna inventada en América unos veinte años antes y que se aplicó por primera vez en Passy, cerca de París, y luego en Tournon sur Rhône en 1825, después de que el ingeniero Marc Seguin desarrollara los cables metálicos que endurecen la estructura y le aportan su estabilidad.

Por lo tanto, el puente era en ese momento una obra única, con una realización totalmente moderna. Además, presentaba la ventaja de ser una construcción rápida y menos costosa que un puente de piedra, evitando asimismo los obstáculos que representaban los fondos fangosos del río y la fuerza de la corriente. El éxito de esta tecnología culminó en los años siguientes en la construcción de muchos puentes colgantes para cruzar los ríos Isle o Dordoña.

La construcción del Pont de Fronsac permitió crear una conexión por carretera entre Libourne, el cubzacais y el blayais que, a lo largo de los años, fue sacándole ventaja a la conexión fluvial tradicional. Así pues, el tráfico en este puente no dejó de aumentar. Tanto es así que, en la década de 1910, se decidió la construcción de una línea de tranvía eléctrico entre Libourne y Saint-André-de-Cubzac.

El cruce del río Isle tuvo que ser nuevamente sometido a estudio, ya que el puente colgante no podía soportar este nuevo paso. De hecho, mediante la creación de la línea de tranvía Saint-André-de-Cubzac - Libourne, el departamento ofreció un nuevo modo de desplazamiento a los habitantes de Libourne. Ante el aumento de la «movilidad» a finales del siglo XIX, el Consejo General ya había estudiado las modificaciones que debían introducirse en el puente colgante: creación de dos caminos carreteros con una anchura total de 4,30 m, adición de tirantes inclinados y de una barandilla metálica para hacerlo más rígido. El puente tenía que poder soportar una circulación más intensa y

las pesadas cargas de piedras o de vino. Al igual que los nuevos puentes colgantes construidos río arriba (Guitres, Coutras, Savignac-de-l'Isle), el puente tenía que «*ofrecer a cada lado una acera para el estacionamiento o el garaje de los peatones (…). Cada acera tendrá 0,54 cm de ancho*».

Finalmente, se decidió la construcción de una nueva obra de ingeniería para el tranvía. Este estaba inspirado en la pasarela diseñada por Gustave Eiffel para que los trenes pudieran cruzar el Garona en Burdeos y llegar a la estación de Saint-Jean. El uso de chapa metálica remachada, así como de refuerzos rectos y en cruz de San Andrés, permitió la resistencia a las vibraciones y el aumento de los tramos. Con una longitud de 52 m, el tablero de 120 toneladas fue construido en los talleres de la empresa Dyle and Bacalan, cerca de Burdeos. La línea de tranvía fue finalizada en 1913. Estuvo en servicio durante 36 años, hasta que fue suprimida en 1949. También sufrió el paso de las dos guerras mundiales.

El puente colgante de Fronsac y la pasarela del tranvía fueron sometidas el 28 de agosto de 1944, como todos los puentes de Libourne, a la explosión organizada por el ejército alemán para cubrir su retirada.

El puente de carretera sería nuevamente reconstruido. De hecho, es la obra de ingeniería que conocemos actualmente. Este puente presenta una característica, que seguía siendo innovadora en el momento de su reconstrucción. Fue realizado con la técnica del hormigón pretensado. Es decir, sus elementos de mampostería de hormigón son huecos y están atravesados por cables metálicos tensionados, que aseguran la rigidez y la coherencia de su estructura.

En cuanto a la pasarela del tranvía, sufrió menos daños y fue reparada, pero perdió su utilidad tras el cierre de la línea. Fue entonces cuando se decidió su demolición. Su desmantelamiento fue espectacular. Se utilizaron pilas de maderos para recibir la estructura metálica, separada de sus anclajes en las orillas. También se apilaron maderos sobre una antigua barcaza americana de 600 toneladas, que había sido utilizada en las playas de Normandía para el desembarco de tanques. La poderosa embarcación colocada debajo de la pasarela fue transformada en un instrumento de elevación gracias a la marea ascendente. Los equipos colocados bajo la dirección del ingeniero jefe de la Société des *«Grands Travaux de Marseille»* procedieron entonces a amarrar la estructura para asegurar su retirada. Depositada en la orilla del muelle del río Isle mediante cabrestantes, fue cortada con soplete.

Es así como pasan los hombres y su siglo. Es así como desaparecen sus obras.

HOTEL DE VILLE
42 place Abel Surchamp
33500 Libourne

HORAIRES :
8h30 > 12h30
13h15 > 17h