

The IRON BRIDGE & TOLLHOUSE

L'Iron Bridge e il casello di pedaggio

Il Gorge si formò 15.000 anni fa con l'ultima glaciazione, quando un enorme lago ad est dei monti del Galles scavò una profonda voragine attraverso gli strati di carbone, minerale di ferro, argilla e calcare. Grazie alla ricchezza di materie prime ed ai facili collegamenti dal fiume Severn al Canale della Manica, questa gola divenne uno dei luoghi più dinamici del mondo durante la Rivoluzione Industriale. Molte generazioni sfruttarono le risorse dell'area prima che vi si stabilissero i Darby, tanto che il ferro veniva prodotto in questo luogo già ai tempi di Enrico VIII. Ma fu solo dal 1709, quando il proprietario di ferriera quacchero Abraham Darby iniziò ad alimentare la sua fornace usando il coke invece del carbone di legna, che la ghisa divenne economica e abbondante.



Lo sfruttamento di questo nuovo materiale divenne di primaria importanza fra coloro che lavoravano nel Gorge e negli anni '50 del 1700 c'erano sei traghetti che lo attraversavano e che spostavano persone e materiali da una riva all'altra a sostegno della produzione. Tuttavia il settore era sempre alla mercé del fiume, il cui livello a volte in estate diventava troppo basso ed in inverno troppo alto e dalle correnti troppo forti. Era necessario un nuovo ponte e fu Abraham Darby III che colse l'opportunità di miglioramento e di espansione, progettando la costruzione dell'Iron Bridge che resiste ancora oggi.

La costruzione dell'Iron Bridge

Il progetto originale dell'Iron Bridge fu di Thomas Farnolls Pritchard, un architetto di Shrewsbury che era specializzato nel restauro di abitazioni sontuose e che in precedenza aveva progettato solo ponti di pietra o di legno, per cui una costruzione in ferro era una grande novità. E fu proprio con questa idea che contattò il proprietario della ferriera locale

John Wilkinson (conosciuto come 'Iron Mad' Wilkinson per la sua ossessione di produrre oggetti in ferro) e gli inviò i progetti per un ponte di ghisa. Un gruppo di uomini di affari locali, incluso John Wilkinson, si rivolse ad Abraham Darby III presentandogli i disegni. Wilkinson proseguì nel progetto con una delle contribuzioni più cospicue per la costruzione di questo storico ponte, ma più tardi vendette le sue azioni ad Abraham Darby III che, a seguito della morte prematura di Thomas Pritchard, andò avanti nel sostegno dei lavori, avendo contribuito a quel punto ai costi di costruzione nella maniera più cospicua.

Furono necessarie 384 tonnellate di ferro per costruire il ponte, il che significò tre mesi di produzione continua di una delle fornaci di Darby. È da notare che non si conosce con certezza il luogo dove furono colate le parti in ferro e si ritiene che tale lavoro fu fatto alla fornace di Darby (ad 1,6 miglia di distanza dalla collocazione del ponte), ma dato che all'epoca l'intero Gorge era chiamato Coalbrookdale e solo più tardi divenne Ironbridge, essi potrebbero anche essere stati colati alla fornace di Horsehay (a circa 3 miglia di distanza) o a quella di Bedlam, a sole 500 iarde a valle del sito e sulla riva del fiume. Nel 1801 un rispettato gentiluomo venne a sapere che l'Iron Bridge "era stato colato sul posto in pezzi appropriati utilizzando stampi aperti di sabbia". Dato che gli elementi erano così grandi e pesanti, un luogo più vicino è più probabile, perché sarebbe stato estremamente difficile trasportare dei carichi così grandi su superfici non curate e con il solo tiro dei cavalli. Qualunque sia la verità, deve essere comunque stata un'impresa immensa colare, trasportare e sollevare queste enormi strutture.

Il casello di pedaggio di Iron Bridge

Passò un po' di tempo prima che il ponte fosse aperto al traffico il 1° dell'anno del 1781. Si ritiene che il casello di pedaggio fosse stato costruito prima di questa apertura, ma sulle prime illustrazioni del ponte la costruzione non compare. Si hanno notizie del fatto che nel 1780 Darby diresse i lavori per la costruzione delle spalle, il che suggerirebbe che il casello di pedaggio potrebbe essere stato eretto in quel periodo. Si sa anche che la struttura venne ampliata nel 1835 dandogli l'aspetto che vediamo ancora oggi. Una legge del parlamento per l'Iron Bridge che reca la data del 1776, oggi visibile all'esterno del casello, include nel suo testo le tariffe del pedaggio, che non cambiarono mai ed al cui pagamento non erano esentati nemmeno i Reali.

L'Iron Bridge è diventato un simbolo in tutto il mondo e rafforza la convinzione che Ironbridge fu certamente "la culla dell'industria".



www.ironbridge.org.uk