

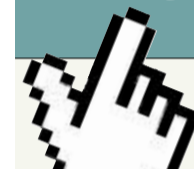


MEMÒRIA GRÀFICA

Torrent de Sant Ignasi

■ Un indret emblemàtic de la ciutat dels obrers era l'eix industrial del torrent de Sant Ignasi. Aquesta imatge copsa la perspectiva que es veia possiblement des de la fàbrica de ca l'Arenys, un dia nevat del primer decenni del segle passat. A la dreta, el carrer de Codinella i, a l'esquerra, treu el nas la xemeneia de la fàbrica del Salt. Aquest indret es caracteritzava precisament per les pèssimes condicions higièniques. Els edificis es perceben paupèrrims i ennegrits pels fums insistents que extreien les innombrables xemeneies.

TENIU IMATGES ANTIGUES DE LA CATALUNYA CENTRAL?



Envieu-nos-les escanejades a fotografia@regio7.cat i les podreu compartir amb tothom

HISTÒRIES DEL BAGES - NÚM. 471

L'empedrat dels carrers (1)

El terra amb llambordins forma part de la imatge mental dels manresans més grans de quaranta anys. Per **Francesc Comas**

Des dels anys vuitanta del segle passat i fins a l'actualitat l'empedrat dels carrers de Manresa s'ha transformat radicalment i el terra amb llambordins (*adoquins*) forma part de la imatge mental dels manresans més grans de quaranta anys.

La major part dels carrers han canviat el seu empedrat, mentre que en altres casos es van tapar els llambordins amb asfalt. Encara podem veure una mostra d'aquest tipus de recobriment del terra als carrers Predicadors, Pujada del Parc del Castell, tram final de Bonsuccés i un tram dels carrers Arbonés i Canal.

Fins a mitjan segle XIX el sòl dels carrers de Manresa era de terra i greda amassada o bé cobert de lloses de forma i dimensions variables (llambordes). En alguns carrers només hi havia un enllosat central que cobria el rec de l'aigua de la sèquia i que va ser transformat posteriorment en claveguera a partir del 1866, quan es va redactar el primer pla de clavegueram a càrrec de l'arquitecte Modest Fossas.

Les voreres estaven formades per lloses col·locades al mateix pla i a una alçada una mica superior al nivell de la voravia. Segons les Ordenances Municipals i algunes *Reales Ordenanzas* la construcció i reparació d'aquestes voreres -d'uns noranta centímetres de longitud- anava a càrrec dels propietaris dels edificis.

El creixement de la ciutat en aquella època com a conseqüència de la industrialització va comportar un increment dels sistemes de transport. L'augment del trànsit rodat i la substitució dels matxos i mules de bast per carros i carruatges va fer que es trenquessin amb molta facilitat les llambordes.

La superfície gran de moltes llambordes, amb longituds que podien arribar als 80 cm i amplades properes als 60 cm, les feia propenses a ser trencades per les rodes dels carros carregats de tot tipus de productes.

Per això es va decidir restringir el trànsit en alguns carrers com el de Sant Andreu, que era el carrer amb més trànsit de tots ja que per aquí entraven els traguiners i viatgers que venien d'una bona part del Bages, Berguedà i Osona.

Es van plantejar diferents solucions, com posar unes barreres al començament del carrer perquè no hi poguessin entrar carruatges; i restringir el trànsit als carruatges que paguessin un ral com a dret de pas i que aquests diners servissin per reparar els desperfectes que provocaven, però les llambordes es trencaven i s'havien de reparar constantment.

La destrucció dels empedrats pels carruatges va fer que l'Ajuntament prohibís el 1860 l'entrada de carros dins la ciutat i els obligués a estacionar-se al llarg de la Muralla.

Però l'ordre no devia ser gaire efectiva, ja que apareix aquesta prohibició en anys posteriors. Així, l'any 1881 es redacta per part de la Comissió de Policia Urbana una ordre per «*reglamentar de una manera fija y definitiva un nueva orden para solucionar los inconvenientes y abusos que se cometen con el transito de carruages por el interior de la*



Llambordins al començament del carrer de Sant Miquel a final dels seixanta

poblacion».

En aquesta ordre es prohibia l'entrada de carruatges i es fixava que només podrien entrar a la ciutat els carretons de mà i els carros tibats per una sola cavalleria. Els carretons havien de pagar quinze pessetes anuals i els carros, quaranta cinc pessetes. També es fixava la càrrega amb un màxim de quatre quintars els carretons i de cinc les cavalleries (170 i 210 kg, respectivament). A la dreta de cada carro s'hi va posar una placa amb el número de circulació i una xapa de color diferent segons fos de mà o tirat per un animal.

Si un carruatge excedia el pes autoritzat havia de pagar una multa de vint-i-cinc pessetes i es prohibia que circulés el vehicle durant un mes. Per controlar-ho se'ls confiscava la xapa d'identificació.

Només s'autoritzava l'entrada de carros a l'interior de la ciutat per transportar sorres, pedres i altres materials destinats a la construcció d'edificis, i per al trasllat de mobles. En tots aquests casos el transportista havia de pagar a l'avançada una peseta i dos rals diaris. Si calia un carruatge amb dues cavalleries, l'impost pujava a tres pessetes diàries, i només en casos excepcionals s'autoritzava que entressin a dins de Manresa carruatges amb més cavalls.