

Manresa, cruïlla de camins*

Joan VILÀ i VALENTÍ

La funció de «capitalitat» d'una ciutat té la seva expressió en el paisatge: a aquest «cap» que és un determinat nucli de població, li correspon un sistema de camins per on irradia i s'expandeix, com pels nervis d'un organisme, la vitalitat d'una ciutat. Tota autèntica urbs és una cruïlla de camins. Entengui's bé, de camins importants, d'artèries vitals en l'estructura d'un país. En geografia urbana l'anàlisi d'un sistema de comunicacions és un dels mitjans més clars per a diagnosticar el valor de la ciutat que serveix de centre.

El Bages, comarca privilegiada.- Ens agradaria repetir que Catalunya és un conjunt de petits països netament diferenciats. El Bages és el centre geogràfic de Catalunya. L'afirmació pot sorprendre una mica. En realitat, el centre geomètric de Catalunya és a la Segarra. Però la Geografia no és pura Geometria, com pensen alguns; no es redueix a unes línies i a un mapa. S'han d'analitzar i valorar les dades cartogràfiques. L'altiplà de la Segarra és una immensa divisòria d'aigües, no pas una confluència de valls. Si us diguéssim que aquesta dispersió física duu en ella, ineludiblement, certs trets humans —poca atracció, escassa densitat de població— cometríem un cras error. Però sí que hem d'observar que l'home tendeix amb freqüència a concentrar-se en els clots i depressions, en lloc de les terres altes. Podem comparar, en aquest aspecte, la Plana de Vic o la comarca de Tremp o la Conca de Barberà amb les terres circumdants.

En aquest sentit, el Bages és més centre que la Segarra. Observeu com conflueixen vers el «Pla», en ventall, diverses valls que baixen de les terres septentrionals. Noteu, per altra banda, com queda més propera de la franja costanera catalana, que durant segles ha estat, i ho continua essent, la zona de més vitalitat econòmica i de més densitat de població de

tot Catalunya. Així, doncs, des d'un punt de vista humà, s'ha de desplaçar el centre de la nostra regió, que geomètricament correspon a la Segarra, cap a l'Est.

La cruïlla.- Per establir el camí de la costa catalana, i concretament de Barcelona, a l'interior de la regió, cap a les planes d'Urgell i de Lleida, hi ha dues possibilitats: creuar el Pla de Bages o la Conca d'Igualada. El primer és el més llarg. És precís introduir-se per la vall del Llobregat a l'estret de Castellbell, remuntar aquest riu i després el Cardener i, finalment, seguir per la riera de Rajadell que ens condueix a la Segarra. Si hom vol evitar el fons de la vall no té cap altra solució que creuar el massís de Sant Llorenç — l'Obac— ascendint per la riera de les Arenes, travessant el Coll de Daví i baixant a Vilomara, ja en el Llobregat.

El camí per la Conca d'Igualada és, indubtablement, més curt. Si en unir Barcelona i Lleida es volen defugir les altes terres de Santa Coloma de Queralt, el pas per Igualada és obligat. El Bages representarà sempre, pel contrari, una innecessària marrada pel Nord. Però, en canvi, el Pla presentarà el gran avantatge d'ésser realment una cruïlla de camins (fig. 1).

En efecte, al Bages no hi ha solament la possibilitat d'aquesta ruta transversal O-SE. Aquí conflueixen tres valls fluvials que són tres veritables camins vers les terres septentrionals: el Cardener, que ve del Solsonès; el Llobregat, procedent del Berguedà; la Gavarrera, que baixa del Lluçanès.

D'aquesta manera, el Pla, on es reuneixen un conjunt de valls radials, queda obert no sols a les terres circumdants, sinó a comarques llunyanes, situades a l'interior de Catalunya, al Pre-Pirineu, a la costa.

Manresa conquesta el Bages.- En plena època medieval, un nucli de població del Pla, Manresa, conquerí definitivament la capital de la comarca. A partir del segle XIV, s'observa un evident desig, per part de l'antiga *Minorisa*, de retenir la direcció del Bages. És aquest un dels grans segles de la ciutat: el 1315, Jaume II concedí als manresans el règim municipal; el 1322 s'inicia l'edificació de la Seu gòtica; en altres moments de la centúria es funden els convents del Carme i de Sant Domènec, es construeix l'església de Sant Miquel i s'erigeixen els hospitals i capelles de Sant Andreu i Santa Llúcia. La personalitat i l'empenta d'aquests tres o quatre mil manresans d'aleshores es plasma en el seu paisatge urbà: la ciutat mostra, a partir d'aquest segle, les seves definitives muralles, de les quals encara es conserven alguns trams.

En aquell moment Manresa es llença a la conquesta del Pla de Bages. No sense lluites, és clar. Hi ha una sèrie de discrepàncies contínues, per mil raons diverses, amb nuclis propers (Santpedor), amb els poders senyorials (vescomte de Cardona, bisbe de Vic). Manresa inicia el que podríem anomenar «urbanització» de la comarca, creant o apropiant-se una sèrie d'elements que aniran convertint el Bages, lentament, en un territori estretament relacionat amb la ciutat i en alguns casos en funció exclusiva d'ella. El cas més clar i conegut és el de la construcció de la Sèquia, que serà un dels motius de les lluites a què abans al·ludíem, encara que no l'exclusiu. La batalla que lliura Manresa al voltant de la seva Sèquia és una de les més aparatoses i clamoroses disputes de la nostra història medieval.

Necessitar un miracle per convèncer els vigatans i pensar a demanar ajut del màxim orador de l'època, Sant Vicenç Ferrer, per amansir la batalla amb els habitants de Santpedor, crec que mostren clarament la virulència d'aquest singular combat.

Manresa, capital del Bages, atrau cap a ella els camins que condueixen vers el «Pla». Els manresans procuren la major facilitat i continuïtat d'aquests camins, per on flueixen i s'expenen els homes i els productes. Per això la ciutat repara sempre que és precís o construeix, en aquesta decimotercera centúria, nombrosos ponts: el Pont Vell (camí a Barcelona per Castellbell) i el Pont Nou (camí a Lleida), el del Pont de Cabrianes (camí a Vic), Vilomara (camí a Barcelona pel Coll de Daví) i Castellbell (camí a Barcelona), en el Llobregat.

Possibilitats i realitats.- Segons les èpoques, d'acord amb el desplaçament de les zones de més densitat humana i econòmica i en estreta relació també amb la vitalitat de la ciutat, es van actualitzant les diverses possibilitats que el medi ofereix per a la instal·lació dels camins.

En l'època medieval —i el reflex de les seves característiques ens ha arribat fins el segle passat— jugaren un important paper els camins que unien Manresa amb les terres septentrionals. El Bages era una espècie de tascó dels països mediterranis que avançava cap el Pre-Pirineu: el Pla era la comarca de les vinyes, dels camps de blat, de les oliveres, davant de la Muntanya, on dominava la ramaderia i el bosc, amb els seus camps destinats al mill i al sègol. Aquest contrast, de relleu, de clima, d'economia, explica les estretes relacions del nostre país amb les terres septentrionals. Però no es descuidava la relació amb la franja costanera. El *camí ral* a Barcelona no aprofitava l'antiga ruta romana pel fons de la vall del Llobregat, per Castellbell; al contrari, es preferí la segona solució travessant la part occidental del massís de Sant Llorenç. Camí més recte, però més perillós: quan s'arribava a l'*hostal* de la Barata el viatger podia respirar tranquil. Ah, el temut Coll de Daví, infestat de bandolers en la segona meitat del segle XVI, punt de cita de facinerosos que més d'una vegada foren penjats als portals de la ciutat emmurallada! (fig. 2).

A partir de mitjans del passat segle, en construir-se el ferrocarril de Barcelona a Saragossa, per Lleida i Manresa, adquireix per al Bages una inusitada importància la ruta de l'interior de Catalunya a la costa. En efecte, mentre fins aleshores el camí medieval creuava la Conca d'Igualada, ara se sentia atreta per la ciutat de Manresa i pel ventall de camins que la comunicaven amb la Muntanya. D'aquesta manera la solució moderna de les comunicacions entre Barcelona i Lleida és doble: mentre el ferrocarril creua el «Pla», la carretera travessa la Conca d'Igualada, entrant-hi pel camí més curt, pels Brucs i Castellolí.

Les vies modernes reforcen les relacions amb el Nord: ferrocarril i carretera vers el Berguedà, carreteres vers el Solsonès, vers el Lluçanès, vers el Moianès i la Plana de Vic. Ara la relació amb Barcelona té una importància extraordinària. Abans de l'establiment del ferrocarril va haver aquell fabulós projecte d'un canal de navegació entre Manresa i la Ciutat Comtal. No s'ha d'oblidar que Barcelona és el port de la capital del Bages, per on es reben les primeres matèries i energètiques que requereix la seva indústria. La carretera moderna, que desterra el camí medieval, —sols els excursionistes coneixen ara l'ermita de Sant Jaume, el Coll de Daví i el Paller de Tot l'Any— és una ruta de fons de vall que segueix el Cardener i el Llobregat per dirigir-se vers Terrassa o a Martorell.

Aquesta cruïlla de camins actuals que és Manresa i que explica la instal·lació la ciutat de més d'una indústria, queda completada per la carretera vers la Segarra, a l'Oest, cap al Bages oriental (Talamanca, Mura), a l'Est, i pels enllaços amb la carretera general (per Guardiola a Igualada i per Can Maçana).

Manresa, capital regional. - La nostra ciutat, controlant la cruïlla de camins del Bages, comarca central catalana, s'ha erigit en veritable capital humana i econòmica d'un ampli sector de la Catalunya interior. La seva xarxa de comunicacions constitueix solament un símptoma, però un dels més autènticament geogràfics, de vitalitat humana i econòmica.

Que utilitzem la qualificació de capital regional no ha d'espantar ningú. Ho fem en el sentit que s'acostuma a donar en Geografia a les ciutats que no limiten el seu radi d'acció a una comarca determinada, com ara Cervera per la Segarra o Solsona pel Solsonès, sinó que estena la seva vitalitat a comarques properes.

Hem d'insistir de nou en la importància de la seva situació. Aquesta confereix a Manresa el caràcter de ciutat de contacte, en el límit de dues terres diferents. Per al muntanyenc, la nostra ciutat ha estat sempre l'anunci de les terres mediterrànies, de la costa veïna: la terra de l'oli i del vi, del blat i de la mel. Per a l'home del litoral, Manresa és ja, una mica, la muntanya: la primera urbs de pedra després d'aquelles ciutats de maons que són Sabadell i Terrassa; en la seva comarca hi ha vinyes i oliveres, però es troben ja en el seu límit; a les obagues dels boscos bagencs apunta el pi silvestre, que és l'arbre de les comarques septentrionals. Aquí la pluviositat disminueix i les temperatures són més contrastades entre les diverses estacions, com a les terres de l'interior; però fins Manresa arriba la bufada de la Mediterrània, la *marinada*. I permeteu-me que ara us parli, una altra vegada, d'aquest ventall de valls que precisament aquí conflueixen i que ens expliquen aquest paper de *plaque tournante* que Manresa jugà i segueix jugant.

Aquests fets geogràfics ens ajuden a la comprensió del valor exacte de capitalitat que la ciutat representa. Està clar, però, que d'aquesta manera arribem a aclarir tan sols una part del problema. La resta s'ha d'explicar per la tenacitat i la vitalitat dels seus habitants.

Manresa, 1955

* Traducció d'Enric Mendizàbal, article publicat a la revista *Bàges*.

Figura 1
Manresa, cruïlla de camins

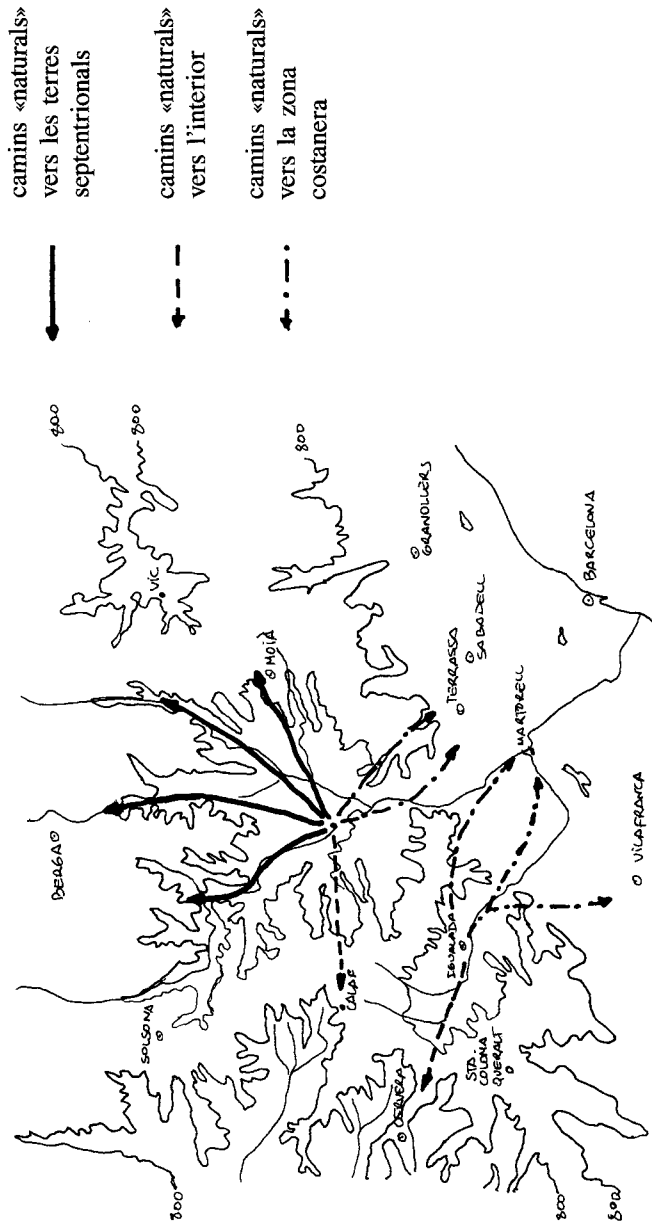


Figura 2

La xarxa de comunicacions manresana, fa dos-cents anys

(Segons els mapes d'Aparici, Carma i dades de l'autor). Noti's la disposició radial dels *camins rals* que conflueixen a Manresa. El camí carreter de Barcelona a l'interior passa per Igualada. En canvi per al ferrocarril, cent anys més tard, s'escollirà la ruta per Manresa.

