

Baixador dels Catalans (1971)



Foto: Antoni Quintana Torres

La fotografia presa verticalment des del carrer de la Séquia es va fer poc després de la inauguració del nou baixador dels Ferrocarrils Catalans el 9 de juny de 1971, amb entrada pel carrer Primer de Maig, que dona actualment al carrer d'Aragó. Era una altra obra impulsada per l'alcalde Soldevila, que volia renovar les comunicacions viàries de la ciutat i treure les vies del centre, amb l'eliminació dels passos a nivell. El nou baixador substituïa el de Manresa Centre, situat al carrer Saclosa, que feia travessia amb la Prolongació Guimerà, quan es va tancar el 6 d'octubre de 1969. El darrer tren va ser el número 210, que va sortir a les 13 h 14 min, en direcció a Barcelona, i va fer a marxa lenta el trajecte fins a Manresa Alta. En primer terme, observem les dues vies: la de l'esquerra provinent de Manresa Alta acabava el trajecte al baixador del fons de la imatge i la via de la dreta anava cap al carrer de l'actual Font del gat -avui ja no hi és-, principal via urbana que travessava fins a l'arribada del ferrocarril a Súria, per satisfer la demanda de les mines. Pel que fa a les instal·lacions ferroviàries s'observa que la via encara no està electrificada i no hi ha catenària, només es veuen cables elèctrics en pals de fusta, com les travesses. Observem també unes vies de recanvi abandonades a l'esquerra, fins al punt que comencen a estar tapades per les plantes que creixen al voltant. Els murs de formigó a dreta i esquerra de la fotografia, que envolten la via, es van construir expressament per cobrir l'actual carrer de la Séquia. Cal remarcar que el 1964 hi havia hagut el xoc entre un tren de passatgers i un de mercaderies a l'alçada del carrer de Camps i Fabrés i que l'estació de Manresa Riu havia anat perdent activitat al llarg dels anys seixanta, amb la competència del transport de mercaderies amb camions.

Paisatgísticament, a l'esquerra es veu el darrere del primer edifici del carrer Camps i Fabrés, a la planta baixa del qual hi havia la nau del taller de fabricació de pintes i lliços per a telers de cinteria de cal Lladó. Al darrere del baixador es veuen els blocs de pisos posteriors a l'ambulatori i el gran bloc de color blanc que hi ha a l'inici del carrer Major del Poble Nou, que aleshores eren de construcció recent. A la dreta del baixador destaca la manca d'edificis de pisos del carrer d'Aragó, on hi havia instal·lacions industrials i, més lluny, es veu el grup de cases baixes i blocs de pisos del Poble Nou, al voltant del carrer de Sant Josep. Al fons, a l'esquerra, es veu el turó del Puigberenguer i al darrere s'alça el Collbaix. Segons explica l'expert en ferrocarrils catalans Carles Salmerón, l'estació ferroviària constava d'un edifici, dues vies, una de 164 metres i l'altra de 116 de longitud, amb dues andanes de 114. Com que era una estació terminal, estava situada en perpendicular a les vies, tenia una superfície de 1.061 metres quadrats i disposava de planta baixa i tres pisos. Construïda en formigó i maó, la coberta de les vies tenia forma de volta rebaixada, feta en fibrociment (uralita).