

EL TRANSPORT FUNERARI A MANRESA EN EL CANVI DE SEGLE

David Olivares i Ponti

El transport dels difunts fins al lloc on havien de reposar els seus cossos morts no sempre s'havia realitzat de la manera com ho coneixem avui. Anteriorment a la utilització d'automòbils específics per a aquest servei, el transport es feia amb carruatges tibats per cavalls, i abans encara, el segle passat els cadàvers eren portats a mà per familiars o amics fins a la necròpoli.

El primer cop que a Manresa es plantejà l'existència i necessitat de tenir un sistema mecanitzat de transport funerari fou l'any 1877. Aquell any l'Ajuntament manresà decidí l'aprovació d'unes bases, presentades per la Junta del Cementiri, que recollien la possible manca d'higiene que comportava el llavors actual sistema de transport de difunts, amb llitera.

Anteriorment a l'existència d'un transport funerari rodat, el mort era portat a mà i amb lliteres preparades per a tal efecte. Aquestes lliteres eren portades per unes persones fins al cementiri, fins que no s'implantà el sistema de transport amb carrosses fúnebres. Inicialment, però, i fins al darrer quart del passat segle, els morts

eren portats per familiars i amics amb lliteres de fusta que anaven tapades amb uns llençols que impedien la visió del difunt. Tradicionalment l'observació directa d'un cadàver, com a símbol de la mort, s'havia pres amb aprensió i era rebutjada per la majoria de la gent, car provocava un fort respecte i una recança molt especial.¹

Així, els difunts eren portats per aquest grup de persones des de casa seva fins on rebien sepultura. Fins arribar al cementiri, la comitiva fúnebre que acompanyava el mort, formada generalment pels familiars, amics, el capellà i altres persones, anava passant per diferents carrers de la ciutat. Enmig de tota la polèmica sobre la higiene i les condicions sa-



Trasllat de les despulles del General Tristany.
Manresa 1913 (foto AHCM).

nitàries que havien de tenir els cementiris—polèmica de finals del segle XVIII, iniciada a França i que provocà una veritable revolució en la concepció de la mort i dels nous cementiris—el transport funerari amb lliteres començà a ser mal vist arreu.

El cementiri de Manresa fou inaugurat l'any 1847, però no fou fins trenta anys després que les autoritats manresanes es preocuparen per l'establiment d'un sistema de transport fúnebre amb carrosses, com ja existia a diferents ciutats catalanes. Aquesta inicial despreocupació per aquest tema demostra un cop més la manca de previsió del Consistori i de la Junta per la qüestió funerària, mancança observable tanmateix en altres aspectes del servei. La documentació administrativa dels anys 70 del passat segle que es conserva recull diferents cartes enviades per l'Ajuntament de Manresa a altres ajuntaments de Catalunya i de fora, com Barcelona, Sabadell, Terrassa, Mataró o Saragossa, on se'ls preguntava sobre el funcionament dels seus sistemes de transport funerari, operatiu en aquells llocs. Un cop recollida tota la in-

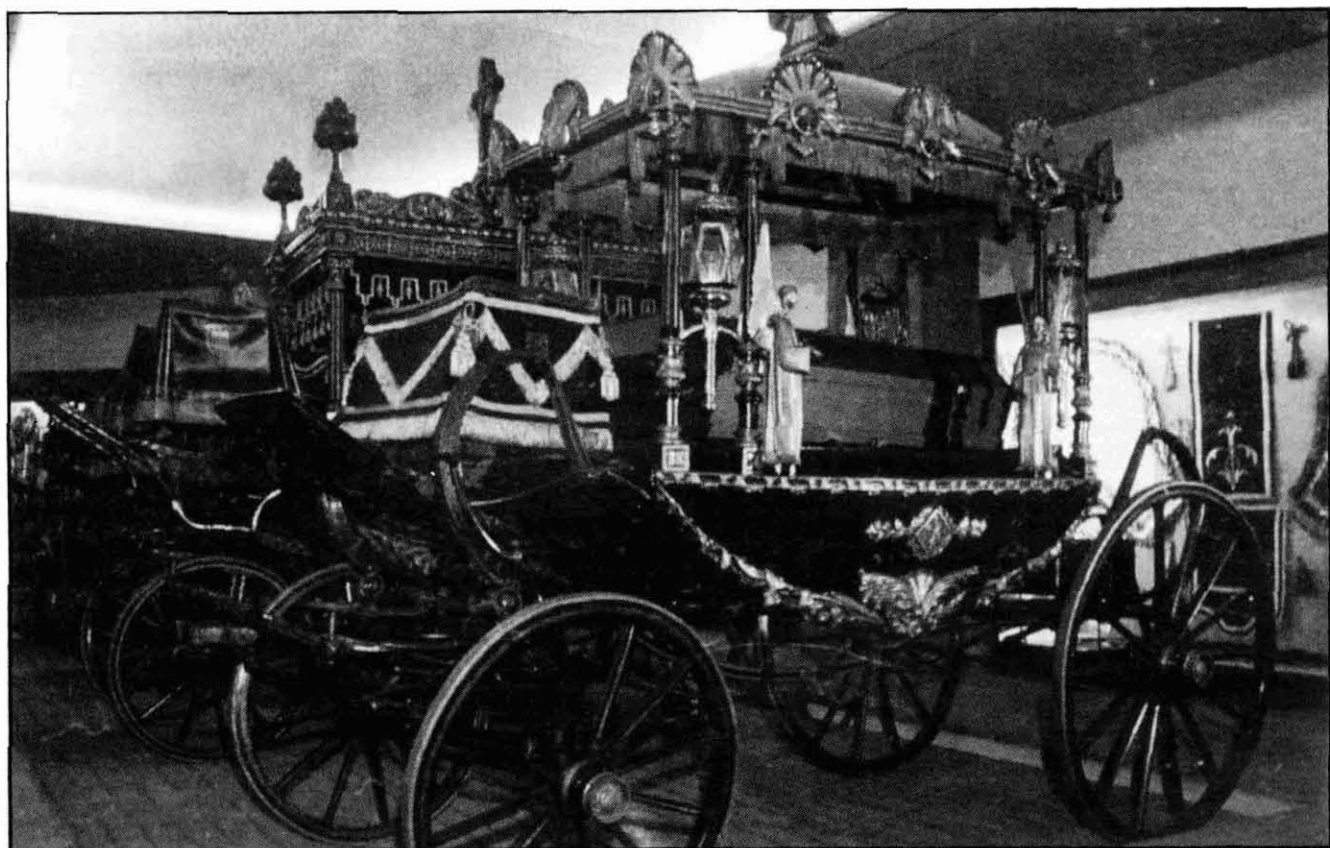
formació possible, uns anys més tard la Junta del Cementiri s'aventurà a instal·lar el servei a la ciutat.

A primers de maig de 1886 la Junta informà al Consistori del fet que ja es disposava de tot el material necessari per al funcionament del servei. Aquest material estava dipositat en una casa del carrer Hospital, al número 8, i es disposava ja de dos carruatges, mentre que un tercer estava en construcció. De manera definitiva el servei de cotxes fúnebres quedà aprovat el 31 de maig del mateix any i començà a funcionar l'endemà mateix. El servei es decidí per un tipus de cotxe pràcticament igual al que funcionava a Terrassa i Sabadell, un tipus de carrossa força senzill en principi, però que en funció del tipus de sepeli i transport pagats podia anar més o menys ornamentat.²

L'adjudicació d'aquest nou servei es realitzà pel sistema de pública subhasta aquell mateix any, i a la mateixa es presentaren Josep Mas, Quintí Gubinsa i Josep Albaredas, que fou el primer adjudicatari. Cal dir que el nou sistema de transport amb carruatge no era ben vist per molta gent, com així ho expressa el

contractista en algunes queixes tramessades a l'Ajuntament i a la Junta. Molta gent no confiava en aquest nou sistema i seguia preferint transportar els seus familiars difunts a mà i com sempre s'havia fet (els vincles familiars seguien vigents en aquest pas cap a la mort i el repòs etern).

Aquesta problemàtica fou generalitzada fins que l'any 1900 l'Ajuntament, tot observant com el servei no obtenia els resultats desitjats ni l'aprovació general, nomenà una comissió municipal que tenia com a missió controlar les possibles deficiències en el transport, que eren en bona part culpa de les mateixes autoritats. Fins aleshores no existia cap tipus de normativa que reglamentés la concessió del servei fúnebre o els drets i obligacions dels seus usuaris. La primera tasca de la nova comissió fou controlar la renovació de la concessió del servei, que es realitzà aquell mateix any. En el concurs públic, celebrat l'abril, Pau Palà resultà escollit com a concessionari. Però ni amb la nova comissió sembla que el servei rutllés gaire, car ja dos anys més tard el referit Palà es queixà reiteradament a l'Ajuntament que



Model de carrossa fúnebre utilitzat a Manresa, Sabadell i Terrassa, (extret del tríptic informatiu del Museu de Carrosses Fúnebres de l'Institut de Serveis Funeraris, a Barcelona).

les tarifes del servei eren massa baixes, i demanà una revisió a l'alça. Ell expressava tanmateix que en cas de no fer res al respecte no sabia si podria continuar amb el servei, atesa la seva poca rendibilitat.

El mateix Palà seguí amb les seves queixes fins l'any 1909, quan la Junta es pronuncià sobre la delicada situació del servei funerari.³ De nou Palà declarà la seva intenció d'abandonar el servei si no s'apujaven les tarifes, cosa que el féu entrar en conflicte amb la Junta, car el seu contracte finalitzava l'any següent, i la seva rescissió sols es podia produir de comú acord. Malgrat tot, el contracte de concessió fou rescindit, i això accelerà l'adequada reglamentació del servei. Amb la inclusió, per primer cop, dins el Reglament de la Junta del Cementiri per fi Manresa disposà d'unes veritables disposicions sobre com havia de funcionar el servei i amb quins mitjans humans i tècnics calia comptar.

Amb això es començava a normalitzar el servei i es modernitzava tota la infraestructura funerària de la ciutat, equiparant-la a la d'altres ciutats del país. D'aquest nou reglament en podem extreure les següents disposicions, que suposaren una total novetat:

– els cotxes emprats haurien de ser similars als utilitzats a Barcelona, amb símbols catòlics pels enteraments que ho fossin. En el cas de sepelis per a no catòlics els carruatges anirien adornats amb símbols

al·legòrics de la mort o bé del pas del temps.

– els cotxes haurien d'anar tibats per dos cavalls negres, i s'establiren tres tipus de carrosses segons la categoria de l'ofici funerari en qüestió. El de primera classe, el més luxós, era per a adults i anava guarnit amb quatre plomalls en els angles, amb unes cortines negres, del mateix color que la roba que havien de portar els cavalls i els conductors dels carros. El de segona classe aniria sense plomalls i en la roba de les cavalleries, negra també, hi hauria una franja platejada. El de tercera classe, també dit especial, no portaria cap tipus de decoració i aniria tibat per un sol cavall. En el cas d'enterraments d'infants el color del caruatge i del cavall havia d'ésser blanc, símbol de puresa.

– es prohibia totalment el transport de dos o més cadàvers en un mateix cotxe, i els cavalls havien d'anar sempre al pas.

Aquesta nova reglamentació serví per a la definitiva normalització i popularització del servei a Manresa. Un cop consolidat, la següent revolució en els sistemes de transport funerari fou la introducció dels automòbils a partir dels anys cinquanta.

BIBLIOGRAFIA

Cementiri (III), Arxiu Històric de la Ciutat de Manresa, Manresa.

Cementiri i pompes fúnebres, Arxiu Històric de la Ciutat de Manresa, Manresa.

L'Erol, Àmbit de Recerques del Berguedà, Berga, núm. 38 (1992).

OLIVARES, David 1992: La necròpolis de Manresa, dins *Actes del Congrés Internacional d'Història de Catalunya «Catalunya i la Restauració»*, Centre d'Estudis del Bages, Manresa, pàg. 537-542.

SARRET, Joaquim 1934: *La Necròpolis de Manresa*, Arxiu Històric de la Ciutat de Manresa, Manresa.

NOTES

- 1- Això era especialment visible en el cas dels infants, als quals no se'ls permetia, en nombrosos indrets, que veiessin els difunts, llevat que en fossin familiars. A determinats llocs existia la creença que els cossos morts podien emanar algun tipus de gas o olor que podia provocar importants malalties en els nens.
- 2- D'aquesta modalitat de carrossa fúnebre se'n pot observar un exemple actualment al Museu de Carrosses Fúnebres dels Serveis Funeraris de Barcelona, situat al carrer Sancho de Àvila, núm. 2, a Barcelona. En aquest museu es conserva una mostra prou representativa de les carrosses fúnebres utilitzades a Barcelona i a la província fins la implantació dels automòbils a mitjan d'aquest segle, així com un recull dels útils vinculats al servei. A Manresa es conserven dos exemplars d'aquests carruatges funeraris, per bé que en pitjor estat que els anteriors.
- 3- Cal dir que en cinc anys el dèficit acumulat era de cinc mil pessetes.

David Olivares i Ponti

Arqueòleg i historiador