

# **Indústria, Pirelli i ferrocarril a Vilanova i la Geltrú**

El 29 de desembre de 1881 s'inaugurava la línia de ferrocarril entre Barcelona i Vilanova i la Geltrú. A partir d'aquell moment, la ciutat disposaria per primer cop a la història d'una via comunicativa eficaç que l'acostaria als centres neuràlgics del país.

Aquest 2006 es commemora el 125 è. aniversari d'aquella efemèride. El vilanoví Francesc Gumà i Ferran en fou el principal promotor, encapçalant una llista de suport econòmic amb ciutadans de tota condició. La línia del ferrocarril es finançaria en bona part gràcies als capitals comercials repatriats de les colònies americanes. Aquella aventura, que no comptà amb cap mena d'ajuts oficials (l'Estat ja havia apostat el 1865 per la línia de Barcelona per Vilafranca del Penedès), hagué d'afrontar la tasca ingent de foradar el massís del Garraf, salvant una orografia prou difícil pels mitjans de l'època.

Aquell repte s'emmarca en un seguit de fites que convertiren la Vilanova del segle XIX en una ciutat dinàmica i pròspera: transformacions urbanístiques, la canalització d'aigües potables, l'enllumenat a gas, la consolidació de l'estructura industrial, etc. Eren moments de canvis profunds impulsats per la burgesia industrial i comercial que volia apostar per la millora de les comunicacions a efectes d'apropar i facilitar els aprovisionaments de matèries primeres i la distribució de productes manufacturats.

Darrere d'aquells moviments hi trobem nissagues d'homes emprenedors que foren capaços de liderar iniciatives d'avantguarda. El 1833 Sebastià Gumà es convertí, gràcies al comerç colonial, en un dels socis fundadors de la que, anys a venir, es coneixeria popularment com la fàbrica de la

Rambla. Sota la raó social de Roquer, Gumà y Cia, aquella fou una de les primeres grans empreses cotoneres del país moguda per la força del vapor.

El seu fill Francesc Gumà, prop de cinquanta anys després, s'erigia en el principal promotor de la línia del ferrocarril de Barcelona a Vilanova i que, més tard, s'allargaria fins a Valls. Indústria i ferrocarril, una simbiosi perfecte per projectar la ciutat cap el segle XX.

Cert es que quan el ferrocarril arriba l'any 1881, la ciutat ja s'ha estructurat com a vila industrial en tota la seva plenitud. Les principals infraestructures industrials del XIX ja estaven treballant: la fàbrica de la Rambla (1833), la fàbrica del Portal (1846), la fàbrica de Mar (1848), la foneria Roset (1854), la fàbrica de gas de Ferrer Vidal (1854), la fàbrica del carrer de l'Aigua (1855), cal Xoriguer (1855), ca l'Escoda (1856), la companyia d'abastament d'aigua (1861), els tallers Tomàs (1867), cal Marquès (1878) o cal Ganeta (1880). En aquests sentit, cal parlar d'un desplegament econòmic ja força important molt abans del ferrocarril. Cal considerar que en aquell context fabril les principals matèries primeres eren de importació. Calia carbó, ferro, cotó i uns canals adequats de distribució dels productes acabats.

Abans d'aquell generós rebrot industrialista la ciutat ja havia desenvolupat altres activitats de caràcter protoindustrial vinculades al comerç vitivinícola com la indústria dels boters o les fassines d'aiguarent, on es *cremaven* els vins que no resultaven aptes per a l'exportació. En segles precedents la ciutat s'havia obert al mar, ofegada per uns camins terrestres deficitaris i impracticables. La crisi financera del darrer quart del XIX, la plaga de la fil·loxera que afectaria l'activitat vitivinícola, la decadència dels mercats colonials, les crisis industrials i altres vicissituds, provocarien el col·lapse d'una societat emergent amb ganes de millorar i modernitzar-se.

Així, doncs, calia preguntar-se, i després del ferrocarril, què ?.

Paradoxalment, totes les expectatives creades pel nou mitjà de transport quedarien eclipsades per un entorn desfavorable. Vint anys després, però, potser aquell interrogant rebria resposta, en forma de dues iniciatives que marcarien un abans i un després en la història contemporània de la ciutat i que l'acompanyarien fins els nostres dies.

El 1901 es creava l'Escola Superior d'Indústries, origen de l'actual Escola d'Enginyeria, i un any després s'establí a la nostra ciutat l'empresa de capital italià Pirelli & C. La tradició industrial de la ciutat, la perseverança d'alguns insignes compatriotes i, indiscutiblement, la presència del ferrocarril, determinà l'assentament d'aquella empresa dedicada a la fabricació de cables elèctrics.

El ferrocarril i la Pirelli, més enllà d'un estret veïnatge, establiren intenses relacions de col·laboració que durarien fins que el ferrocarril fou substituït en el transport de mercaderies per altres alternatives. Malgrat això, el tren va deixar una sòlida empremta en aquesta indústria que, amb els anys aniria creixent fins a convertir-se en un referent ineludible de la vida de la ciutat, com també ho ha estat el propi ferrocarril.

Pirelli es proposà l'arribada del tren fins dins del propi recinte fabril, una iniciativa que finalment no tingué èxit, a semblança de l'avortada branca ferroviària que havia de unir la línia principal amb la fàbrica de ciment blanc Griffi, i de la que avui en resta el pont sobre el torrent de la Piera a la zona de la Bòbila com a únic testimoniatge.

Amb afany de perpetuar aquest maridatge, alguns vials morts llauraren fins al darrer dia l'interior de les instal·lacions de la vella Pirelli. Els carros tirats de cavalleries apropaven amb bucòlica parsimònia les bobines de cable fins el moll de càrrega de l'estació, en una estampa gràfica inoblidable encara avui per a molts vilanovins .

Després de les mercaderies, n'ha quedat la gent. El ferrocarril ha acompanyat diferents generacions de treballadors i treballadores que n'han fet el seu mitjà de transport entre la fàbrica i la seva ciutat de residència.

Amb la seva arribada a Vilanova i la Geltrú, Pirelli es convertí en el que avui coneixem com a empresa multinacional, trenta anys després de la seva fundació a Milà. Una empresa que fabricava i comercialitzava cables elèctrics en el moment àlgid de l'electrificació al nostre país. Fidel a aquest compromís, en creixement paral·lel a la innovació i les transformacions tecnològiques que marcaren el segle XX, Pirelli també tingué un paper preeminent en la construcció, millora i modernització de la xarxa ferroviària del nostre país i d'altres indrets d'Europa. La col·laboració contínua amb els fabricants de components de ferrocarril, material rodant o infraestructures de la xarxa ferroviària, han fet que la col·laboració entre el món del ferrocarril i Pirelli, avui Prysmian, hagin estat dilatades i fructíferes.

Tal vegada, i amb la perspectiva actual, no resulta improcedent definir que l'arribada del ferrocarril i l'establiment de Pirelli a Vilanova i la Geltrú són potser dos dels fets més remarcables de la història socioeconòmica d'aquesta ciutat. Al imaginari col·lectiu no ens costaria de trobar indicis i elements d'identitat que ja formen part de la nostra història de la vida quotidiana, que relliguen fets i circumstàncies comunes, com allò d' "anar a tocar ferro" o "anar a veure passar els trens", al costat d'aquella vocació tan vilanovina i pròpia de la cosmogonia vilatana que era el "voler entrar a la Pirelli", com si d'un Olimp local es tractés.

Ambdós fenòmens, el ferrocarril i la Pirelli, han sobreviscut a un segle ple de convulsions i transformacions de tota mena. La dinàmica expansiva del trànsit ferroviari de passatgers, l'adequació d'un Museu del Ferrocarril – admirat arreu per les seves instal·lacions i el seu contingut –, o els tallers

de manteniment de la companyia ferroviària, actualitzen i apuntalen la interrelació entre ferrocarril i ciutat.

Això ens porta a una consideració prou especial, la d'un cert monumentalisme com a comú denominador. Un aspecte que ja ens suggereix el dipòsit i la rotonda de les locomotores. La disposició geomètrica d'aquelles grans màquines a l'aixopluc d'un edifici prou singular ens rebel·la la consideració i orgull que mereixien aquells veritables símbols de la revolució tècnica i l'industrialisme. Però, si un element del complex ferroviari havia de cridar l'atenció fa cent vint-i-cinc anys –i encara avui en dia– és el grandiloqüent edifici de l'estació. Només cal fer un repàs de les construccions que amb idèntica finalitat s'escampen per la geografia del país per adonar-se de que una edificació amb la significança i solemnitat com el de l'estació vilanovina, estava reservada únicament a les grans ciutats, quan no capitals provincials. S'ha arribat a anotar que en els darrers anys del segle XIX molts visitants s'acostaven a la nostra ciutat amb l'únic objectiu de contemplar i gaudir de l'immens edifici projectat per Cels Xauradó. Recordem aquí que, en aquella època, Vilanova i la Geltrú tenia poc més de tretze mil habitants. Una xifra que reflectia l'expansió i dinamització de les darreres vuit dècades quan la centúria s'havia encetat amb unes vuit mil persones. Però, l'anàlisi en detall, també evidenciaria les dificultats que s'acostaven, atès que el posterior període de crisi faria recular la xifra fins els poc més d'onze mil. Aquell indicador demogràfic de l'any 1881 ja no es recuperaria fins als anys vint del nou segle, un immens parèntesi de quaranta anys marcat per la regressió i la posterior recuperació. Així doncs, és prou evident que les dimensions físiques de l'estructura ferroviària de que es disposava semblaven desproporcionades per a la ciutat que les acollia. No obstant això, és evident que allò no responia pas a una simple demostració d'orgull o de vanitat mal portada, ans al contrari. En els darrers cinquanta

anys, Vilanova i la Geltrú s'havia posicionat com un dels principals dinamitzadors de la indústria del país. Algú pot discutir que la vitalitat i la transformació urbana i socioeconòmica que la ciutat havia demostrat, no mereixia algun cop d'efecte ?. Algú pot qüestionar que una aventura ingent com fou construir la nova línia de ferrocarril a través de les costes de Garraf a base de subscripcions privades, no mereixia alguna concessió especial ?. S'havien consolidat projectes d'una dificultat notable pels mitjans disponibles de l'època. Després vindrien èpoques fosques, de contracció i replegament. Superades les adversitats, no seria fins vint anys després en que una nova iniciativa recuperaria aquelles valors de grandesa i solemnitat.

Les alternances de la història es tornaven a fer presents un cop més i, tot just iniciat el nou segle, la ciutat assistia il·lusionada a la posada en marxa d'un projecte amb un nom, fins aleshores, ben poc familiar: la Pirelli. El projecte aniria signat per l'arquitecte local Josep Font i Gumà, un dels més clars exponents de l'arquitectura de qualitat de l'època, arrengherat en el corrent modernisme. L'execució del projecte fou un exemple de sincronització i eficiència. El setembre de 1901 es feia l'adquisició dels terrenys i un mes després s'iniciaven les excavacions. Deu mesos més tard la nova indústria ja es trobava en funcionament, abans de la inauguració oficial del 11 de setembre de 1902. Això, malgrat que les obres es veieren interrompudes en més d'una ocasió per algunes vagues de caràcter general. La fàbrica s'aixecà seguint les prescripcions tècniques i de salut laboral més avançades d'acord amb les tendències europees d'avantguarda. Sales àmplies, ben ventilades i amb força llum. El 26 de maig de 1902 es donava per enllestida l'esvelta xemeneia de 49 metres que, en aquells moments, era una de les més altes de Catalunya. La fita es festejava amb la descàrrega de morterets i fent onejar una bandera italiana al capdamunt.

Aquella construcció primigènia res té a veure amb les noves construccions que tingueren lloc després de la guerra civil, en refer bona part de les instal·lacions que foren destruïdes, o de les ampliacions posteriors poc afortunades i d'acord amb els estàndards industrials de la postguerra, eminentment funcionals, de gran sobrietat volumètrica i sense concessions a l'estètica. Així, doncs, el ferrocarril i la Pirelli esdevenien dos punts de inflexió que marcaven amb precisió el camí d'una col·lectivitat condicionat com sempre pels impertorbables cicles de la història.

Hi ha, però, altres factors d'anàlisi que criden la nostra atenció. Situacions que poden seguir la tònica general i que es rendeixen a la inèrcia de inevitables relacions de interdependència, pròpies d'economies molt sectorialitzades. Aquest seria el cas dels filats i els teixits de cotó a Catalunya. En altres casos, els models particulars esdevenen autèntics paradigmes que s'escapen a la regla general, per desesperació o entusiasme dels espectadors.

El naixement de la indústria a Vilanova i la Geltrú s'esdevé com un mena de *big-bang* còsmic que sorgeix del no res. Un fenomen que esdevé adult sense passar per estat embrionari. Les zones industrialitzades del país segueixen un fenomen evolutiu que troba els seus orígens en la filatura o el tissatge tradicional artesanal, o bé parteix d'una tradició manufacturera centrada en els teixits de indianes. Les teles en cru eren importades de l'Europa central, i al nostre país, molt especialment a Barcelona i ciutats properes, eren pintades i acabades per poder ser exportades als mercats colonials on aquest producte era molt apreciat.

A Vilanova no hi ha tradició ni ofici, només capitals comercials pendents d'invertir i emprenedors agosarats disposats a l'aventura industrial.

Només constatar l'existència el darrer quart de segle XVIII d'una fàbrica tèxtil de pintat de indianes al barri de mar, propietat dels ciutadans

Sutllivan i Larrard com a complement d'una planta matriu a Reus i que tingué una vida efímera.

Durant tot el segle XIX la indústria local es caracteritzà per dependre única i exclusivament de capital autòcton i sota la titularitat de socis locals o del país. En aquest sentit, aquest comportament també tingué aplicació en el projecte de la línia del ferrocarril de Barcelona a Vilanova. Idèntiques circumstàncies havia coincidit en el projecte d'abastament d'aigua potable, la carretera amb Vilafranca, i demés iniciatives urbanístiques. Una dinàmica que s'estroncarà amb l'establiment de Pirelli. Per a la ciutat, era la primera experiència d'empresa transnacional, en la qual el capital, dirigents i, fins i tot, estils i comportaments, eren importats d'un altre país. Les semblances socio-culturals històriques o les essències mediterrànies entre Itàlia i el nostre país afavoriren sens dubte la integració i encaix, tot i algunes desavinences inicials. D'allà venien bona part de les inversions en equipaments i transferència tecnològica, i allà retornaven bona part dels beneficis derivats d'aquella activitat industrial.

És evident que, quan arribat el canvi de segle Pirelli es planteja la localització al nostre país, ho fa obeint a unes circumstàncies i particularitats molt concretes que aconsellaven aquella decisió. Pirelli tènien una quota de mercat espectacular —pròxima al 80%— que la convertia en un virtual monopoli. En paral·lel, poc més del 40% de les exportacions de l'empresa italiana —en valor monetari— tenien com a destinació l'Estat espanyol.

Les regles de joc i el marc macroeconòmic estaven subjectes a convulsions i canvis constants i rotunds. La política econòmica de signe proteccionista que alimentava el govern espanyol, en contínua oposició a les tesis defensades pels sectors lliurecanvistes, derivà en l'increment dels aranzels d'importació aplicats sobre determinats productes, entre ells els cables i fils elèctrics. Aquell fet dificultava en gran mesura la seva comercialització des



de l'estranger. Afegit a tot plegat, caldria considerar els efectes d'una reforma legislativa que facilitava la repatriació dels beneficis assolits per les empreses forasteres. Unes polítiques destinades totes elles a captar les inversions estrangeres, imprescindibles per assolir unes cotes de desenvolupament industrial acceptables en el context d'una Europa que recollia els fruits de la revolució industrial. En consonància amb el model marcat per unes polítiques que induïen al reequilibri de la balança comercial, l'economia estatal es veié abocada a successives depreciacions de la moneda que encongien el valor de la pesseta en relació a altres divises i dificultava en gran mesura les importacions o compres externes.

L'estiu de 1902 Pirelli inicià a la nostra ciutat la fabricació de cables elèctrics aïllats, un producte innovador i d'alta tecnologia per l'època que ens ocupa. Un component estretament vinculat al procés d'electrificació que s'escampava i consolidava al nostre país, substituint altres formes d'energia com el gas, el carbó o el vapor. L'empresa italiana havia iniciat la fabricació de cables elèctrics el 1879, set anys després de la seva fundació i després de dedicar-se en exclusiva a la fabricació de components de cautxú. Paradoxalment, la nostra ciutat acull un centre de transformació de veritable avantguarda en un entorn on l'electrificació hi era encara poc desenvolupada i on no existiria la primera central de generació d'electricitat fins el 1907. Tot plegat va fer que Pirelli instal·lés de bon començament dues màquines de vapor italianes tipus Corliss model Sulzer de doble expansió muntades en tàndem amb una potència de 300 CV que, alhora, posaven en funcionament dues grans dinamos que distribuïen la força als motors independents que es repartien per la planta. Poc a poc, les màquines de vapor anirien desapareixent de les fàbriques. Contràriament, l'electrificació no arribaria al ferrocarril fins molts anys després. La línia de Barcelona a Vilanova s'electrificaria l'any 1956, tot i que les locomotores de vapor formarien part del paisatge col·lectiu fins

ben entrada la dècada dels setanta quan, amb tota solemnitat, s'apagaria la darrera caldera. Amb elles desapareixia una estampa bucòlica i familiar, però també un incansable focus d'emissió de fum i sutge per desesperació d'usuaris i badocs.

L'arribada el 1922 dels tallers de reparació de material mòbil de la companyia Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), coneguts popularment com "el Recorrido", provocarien un sotrac demogràfic i social en un ciutat que l'any 1920 tenia de l'ordre de 13.700 habitants i que, cinc anys més tard, presentaria un creixement de prop del 20%. En aquella decisió no es pot obviar el paper preeminent d'Eduard Maristany, director de la companyia ferroviària. Inicialment es traslladaren prop de 500 treballadors amb les respectives famílies. Aquella primera xifra no pararia de créixer fins els més de 700 treballadors. Bona part d'aquell contingent provenien de zones de l'Aragó i del País Valencià, en molts casos de indrets de llarga tradició ferroviària. Aquella onada immigratòria seria equiparable a la que per aquelles mateixes èpoques viuria la ciutat de Barcelona amb la construcció del metro o les instal·lacions de l'Exposició Internacional de 1929. La ciutat ja havia viscut un altre salt demogràfic relacionat amb el ferrocarril a conseqüència de les obres de la doble via l'any 1912.

Aquell flux migratori al que la ciutat hi estava tant poc acostumada, contrastava amb la situació que es donava a bona part de les indústries cotoneres de la vila, on la mà d'obra era majoritàriament local. No obstant això, no es pot oblidar que durant el segle XIX l'expansió de la indústria cotonera vilanovina ja va provocar una important captació de mà d'obra procedent d'altres indrets de la Catalunya interior i, molt especialment, de les capçaleres dels rius Ter i Llobregat, afectades per les crisis agràries i per la involució d'activitats tèxtils tradicionals com la filatura de la llana. En aquest sentit, també cal considerar les potencials

forces de treball que s'havien destinat a la navegació marítima, o que havien cercat camins d'aventures i incerteses a terres de ultramar.

De bon començament, Pirelli s'havia nodrit fonamentalment de personal masculí i autòcton. Les darreres dècades s'havien significat per un singular procés de relativa suavització de les formes i condicions de treball degut a la mecanització i les millores tecnològiques aplicades a la indústria de la filatura i el tissatge de cotó. Un fenomen que contribuí a la recerca majoritària de mà d'obra femenina per part dels empresaris. Una opció que els assegurava uns nivells de salaris encara més modestos i, alhora, garantia una reducció de les cotes de conflictivitat i reivindicació laborals. Aquest fet, però, va anar acompanyat del desenvolupament arreu del país de noves indústries del sector químic o metal·lúrgic que permeteren diversificar l'economia. Un tipus de indústria innovadora amb més exigència de les condicions físiques que recollia part de la mà d'obra masculina a la que havia renunciat el sector tèxtil, garantint així la redistribució i l'equilibri dels recursos humans disponibles.

Algunes de les empreses transnacionals que desembarcaren al nostre país, com fou el cas de Pirelli, dugueren associades unes condicions socials i laborals inèdites i molt avantatjoses que aviat foren criticades i combatudes pels empresaris autòctons. Els obrers de caràcter més independent i que cercaven un major reconeixement fugien de les fàbriques cotoneres sotmeses a unes jornades laborals intenses i condicions d'alta insalubritat.

El vilanoví Joan Ventosa i Roig, polític i cooperativista, precisava a les seves memòries que “la casa Pirelli tenia fama de liberal”. Alguna cosa hi devia tenir a veure la filiació del seu fundador, Giovanni Battista Pirelli, qui lluità al costat de Garibaldi a la guerra de reunificació italiana.

La Pirelli i el ferrocarril tenien, però, un fet en comú inqüestionable: la capacitat de comunicar. Els cables elèctrics, en tant que elements

conductors d'electricitat, tindrien una aplicació directa en molts dels nous canals de comunicació com el telègraf o el telèfon. Els cables, terrestres o submarins, acostarien territoris i persones, garantint la comunicació i la possibilitat de facilitar i compartir els avenços tecnològics i les condicions de benestar que preconitzava el nou segle. Pirelli fou empresa pionera en la instal·lació dels cables submarins que comunicaren les illes Balears amb la Península, o bé aquesta amb el continent africà a través de l'estret de Gibraltar, entre molts altres projectes d'envergadura.

El suec Harry Martinson, que fou Premi Nobel de literatura el 1974, assegurava que el ferrocarril pot considerar-se com el primer invent veritablement democràtic, atès que fins llavors el viatjar no estava a l'abast de tothom. Seguint aquesta mateixa consigna d'apropament i comunicació, la xarxa ferroviària ha estat utilitzada més recentment pel desplegament posterior de la xarxa de cablejat de fibra òptica. Els ja existents vells camins de ferro contribuïen ara a la distribució de les noves tecnologies, encavallant noves formes de coneixement i desenvolupament en aquesta decidida aposta de progrés.

Si alguna institució històrica de la ciutat actuà com un veritable aglutinador d'objectius comuns entre el ferrocarril i la Pirelli, aquesta fou, indubtablement, el Banc de Vilanova. Fundat el mateix 1881 per finançar i donar cobertura financera a les operacions derivades de la constitució i execució de la nova línia del ferrocarril entre Barcelona, Vilanova i la Geltrú i Valls; el Banc de Vilanova tingué un paper determinant en l'establiment de l'empresa italiana a la nostra ciutat.

Aquesta interrelació, però, tenia noms i cognoms: Francesc Gumà i Ferran,... un cop més !. El Banc va néixer arrel de la iniciativa de diferents patricis locals com Pau Soler, Joan Torrents, Cristòfol Juandó o el mateix Gumà que, després d'aconseguida la línia del ferrocarril, el telègraf,

l'adequació de la carretera amb l'interior i altres fites notables, cregueren oportú de disposar d'una entitat financera de suport.

Aviat, però, les coses es torçarien. La davallada de la Borsa de Barcelona l'any 1882 va fer caure les accions de la companyia ferroviària i provocà la seva fallida.

Atès que la indústria local s'autofinançava, el banc orientà les seves operacions cap a iniciatives de diferent signe arreu del país. L'any 1924 el Banc de Vilanova fou transferit al Banc Urquijo Català. Entre els actius del Banc s'hi comptaven alguns terrenys que havien quedat emmarcats dins del pla urbanístic conegut per "Eixample Gumà", que ell mateix havia promogut l'any 1876.

La línia fèrria, l'ampliació i urbanització de la rambla i altres carrers que s'abocaven amb precisió geomètrica de muntanya cap el mar, deixaren erms i disponibles alguns terrenys adjacents, delerosos de ser ocupats per noves activitats. El banc i el seus socis majoritaris tenien necessitat de recuperar les inversions fetes anys enrere.

El 3 de setembre de 1901 el Banc de Vilanova oferia als directius de Pirelli 13.500 m<sup>2</sup> de l'indret conegut per l'"Hort d'en Girabals", sobrenom de l'acabalat *americano* i soci fundador del banc Pau Soler i Morell. En el balanç de resultats de l'entitat financera s'hi reflecteix la pèrdua de valor real dels terrenys, atribuït a la depreciació dels valors immobiliaris.

Les negociacions de Gumà amb Vittorio Valdani, representant legal de la casa italiana, foren secundades per altres personatges de pes. Citem a Josep Font i Gumà, arquitecte de prestigi de qui ja hem parlat i que fou president de l'Associació d'Arquitectes de Catalunya, i l'alcalde de l'època Joan Braquer. Aquest treball en equip, uns terrenys adequats prop de l'estació del ferrocarril, la tradició industrial i unes condicions econòmiques avantatjoses, foren ingredients suficients per assegurar l'aposta de Pirelli per la nostra ciutat. S'avortava d'aquesta manera la

primera alternativa sòlida que apuntava a la ciutat de Mataró com a objectiu primigeni dels italians.

En un primer moment, els representants de Pirelli s'interessaren per les antigues instal·lacions de l'empresa llanera Bresca, Samà y Cia, abandonades després de fer fallida i situades a la cantonada del carrer de l'aigua amb la rasa d'en Miquelet, a tocar d'on actualment hi ha la plaça de Catalunya. L'opció fou descartada per considerar que la superfície era massa petita.

La culminació d'aquell procés de compra tingué lloc el 6 de setembre de 1901 quan arribaren a l'estació de la ciutat i procedents de Barcelona els dirigents de Pirelli que havien de formalitzar la compra. A la mateixa estació del ferrocarril foren rebuts per l'alcalde Joan Braquer i l'arquitecte Josep Font, entre altres autoritats. La comitiva efectuà una visita als terrenys objecte de transacció i, posteriorment, es traslladaren a la seu del Banc de Vilanova al carrer de Sant Antoni on tingueren lloc els protocols de compra i venda. La companyia Pirelli y C. s'havia constituït just dos dies abans. Poc més d'un any més tard, el 11 de setembre de 1902 s'inauguraven les instal·lacions de la companyia italiana.

El joc de coincidències entre el ferrocarril i la Pirelli també tingué projecció en el plànol personal. Així, un dels directors més coneguts de la Pirelli, i que en el context ciutadà transcendí de l'àmbit exclusivament laboral, fou l'italià Carles Terzi. Aquest personatge, no poc controvertit, es casà amb Carme Gumà i Carreras, filla de Sebastià Gumà i Surís, qui fou conseller delegat de Pirelli, i néta del promotor del ferrocarril Francesc Gumà i Ferran.

El 1919, davant de l'entrada principal de la fàbrica a la rambla de la Pau, s'aixecava un altre edifici singular projectat també per Josep Font. Durant molts anys aquella edificació coneguda popularment per cal Terzi fou la residència de directius i tècnics de l'empresa italiana.

Així doncs, el 1902 la ciutat recuperava l'empenta industrial que semblava trontollar els darrers anys del segle precedent. Els desplegaments d'orgull i satisfacció que havien assolit el seu màxim l'any 1881 amb la vinguda del ferrocarril, encara tindrien un excel·lent motiu per a manifestar-se, potser per darrer cop abans de tancar la centúria. El 1882 s'inaugurava a Vilanova i la Geltrú l'Exposició Regional. Una mostra que pretenia ser un aparador de les activitats comercials, industrials i artesanals d'aquells territoris que ara quedaven a l'abast de la influència de la nova línia de ferrocarril.

Era una culminació digne per un procés d'expansió econòmica i industrial que transformà radicalment la nostra ciutat i bona part del país. Res no tornaria a ser com abans. Ben il·lustratives ens semblen les paraules dedicades pel literat José Zorrilla a Francesc Gumà l'any 1884:

Decir a España que olvide  
lo que fué en tiempo de moros,  
que la guitarra y los toros  
no dan nacionalidad.  
Y que hoy llevan a la gloria  
con ímpetu de ciclones,  
sobre el rayo a las naciones,  
vapor y electricidad.

Per la Pirelli, i també pel ferrocarril, allò no era res més que l'inici d'una fructífera i dilatada història. El ferrocarril hagué de vèncer encara importants reptes.

El gener de 1882 es comptabilitzava el pas de quatre trens en cada sentit. Una dada que caldria contrastar amb una realitat actual tant diferent.

El punt de partida durant molts anys fou l'estació del Morrot o de Vilanova, en ple port de Barcelona i que tingué gran influència pel subministrament de cotó i carbó a la indústria vilanovina. L'arribada de matèries primeres i la sortida de productes acabats dotaren a l'estació d'un

significat protagonisme dins l'economia local. La càrrega i descàrrega i el posterior periple pels carrers de la ciutat fins el punt de destinació final, fou una estampa singular i llargament recordada per moltes generacions de ciutadans.

En aquesta postal hi tingueren un protagonisme especial els cavalls perxerons de cal Nicolau, un servei que, posteriorment, passà a mans de Francisco Gimenez. Cal dir que els materials de proveïment més habituals per Pirelli eren el coure i el plom. Les mercaderies es transportaven des de l'estació pel carrer del Forn del Vidre, Llibertat i rambla de la Pau fins l'entrada a l'alçada del carrer de l'Àncora. També s'hi transportà carbó, atès que les restriccions elèctriques de la postguerra obligaren a l'empresa a disposar d'una central tèrmica amb un consum aproximat d'unes 80 a 90 tones de carbó diàries. Els materials viatjaven sobre grans plataformes tirades per cavalls amb un pes d'entre cinc i sis tones de mercaderies. Anys a venir, el ferrocarril perdria el protagonisme en benefici d'altres mitjans com els camions, més flexibles per les necessitats de la indústria moderna. Les tendències de reducció dels estocs i pràctiques similars contribuïren al canvi definitiu de mitjans de transport.

El 1971 Pirelli cedia a la ciutat els terrenys laterals dedicats a "apartadero" de ferrocarril, un carrer paral·lel a la via entre les rambles de la Pau i de Joan B. Pirelli.

Prysmian ha agafat recentment el relleu de l'antiga Pirelli, amb les noves instal·lacions fora vila i en clara aposta de projecció de futur. La relació de Prysmian amb el món ferroviari segueix i s'intensifica, a través dels contactes comercials amb les companyies nuclears o perifèriques que intervenen al sector: Renfe, Cetren, Caf, Adif, Alstom, Bombardier ...

Prysmian Cables y Sistemas, S. L. es congratula per aquests 125 anys de ferrocarril a Vilanova i la Geltrú, un element de referència que, com la pròpia Pirelli-Prysmian, han contribuït decididament al desenvolupament



socioeconòmic de la ciutat, amb orgull i reconeixement per la feina feta, però també amb la voluntat de seguir fent camí plegats.

Albert Tubau

*(Aquest treball forma part del llibre Des de l'andana de Vilanova i la Geltrú, text commemoratiu del 125è aniversari de l'arribada del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú, editat el 2006 per Lunwerg Editores)*