

SURGE ET AMBULA

**LA BIBLIOTECA-MUSEU VÍCTOR BALAGUER
EL CONTEXT HISTÒRIC, 1884**

Albert Tubau

2009

Introducció

1. Temps d'èxits i de mancances
 - 1.1 Marcant camí
 - 1.2 Balanç d'una collita
2. Uns anys tristos?
 - 2.1 Crisi de mercats, crisi de mentalitats
 - 2.2 El descarrilament anunciat
3. Vilanova i la Geltrú com a projecte
 - 3.1 Els arquitectes d'una idea
 - 3.2 Construint ciutat
 - 3.3 El repte de les comunicacions
4. Una vila industrial
 - 4.1 Una aposta exòtica
 - 4.2 Temps de vapor i electricitat
 - 4.3 Formació i obrerisme
5. Societat i vida quotidiana
 - 5.1 Polítiques de ziga-zaga
 - 5.2 La vida normal
 - 5.3 Esbarjo i instrucció
 - 5.4 Amb el menjar no s'hi juga
 - 5.5 Notes de societat

Epíleg

Fonts i bibliografia

INTRODUCCIÓ

El 26 d'octubre de 1884 s'inaugurava la Biblioteca-Museu Balaguer. El projecte personal –que no particular– de Víctor Balaguer, que amb un contingut excepcional dins un continent majestuós, contrastava amb l'entorn modest, sovint precari, del moment. Què hi feia una obra d'aitals dimensions i ambicions, elevada a temple de cultura inabastable i incomprendible per a la majoria dels ciutadans de l'època? La ciutat, efervescent i en expansió fins feia quatre dies, encara no havia estat capaç de pair la torrentada de transformacions que havien trasbalsat i modificat la seva fisonomia en els darrers cinquanta anys. Les capricioses giragonses de la història havien situat aquesta mena de cul de sac –que les condicions geo-estratègiques havien abocat cap a la mar– en una vila de referència dins el mapa de la Catalunya del vuit-cents que estirava d'un país herniat per les servituds i vicis del passat. Malgrat tot, Vilanova i la Geltrú fou la metàfora perfecta per justificar que, quan la geografia et juga a la contra, els recursos naturals inexistents i les herències del passat poc generoses; els homes i les dones poden capgirar qualsevol determinisme, sobretot si s'ensumen oportunitats i les butxaques son plenes. I no ens enganyem, la ciutat havia comptat en els darrers decennis amb capitals comercials notabilíssims, desitjosos de ser invertits en iniciatives de progrés. *Americanos* repatriats –o no– amb ganes de brega o desitjosos de laudatoris inacabables, capitans d'indústria enlluernats per la tècnica i la competitivitat, polítics de casa i de fora que cregueren en les capacitats d'aquest bocí de territori, i homes i dones de carrer que veien que hi anava massa tros entre els èxits i les misèries quotidianes. L'economia industrial demandava més mà d'obra que vindria de les comarques centrals, de les conques industrials del Ter i del Llobregat, engruixint una classe treballadora que aviat veuria la necessitat d'organitzar-se. En aquest

escenari convuls d'ara caic i ara m'aixeco, la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer aportava un segell de distinció, de cultura d'alta volada, que passaria a cotitzar a la columna dels actius. La història d'aquella Vilanova és el fruit de la complicitat i la conxorxa de molts homes de condició i tendències diferents. La llista de protagonistes, afortunadament, és llarga, i uns i altres els anirem trobant en els diferents capítols d'aquesta història apassionant que començava a caminar la tardor de 1884.

1. TEMPS D'ÈXITS I MANCANCES

1.1 Marcant camí

El 1860 la ciutat comptava amb poc més de 12.000 habitants. El 1881, en arribar el ferrocarril, es fregarien les 15.000 persones. Després, però, les coses es torçarien. El 1895 la ciutat agafaria una tendència decreixent que la faria arronsar fins els 11.600 habitants. La contracció demogràfica dels darrers anys de segle s'emmirallaria en la recessió econòmica lligada a la crisi de mercats, el crac financer o a la decadència vitivinícola provocada per la fil·loxera.

El món del ferrocarril condicionaria en repetides ocasions els moviments demogràfics locals. La construcció de la línia entre 1878 i 1881 ens duria una primera onada immigratòria provinent de les comarques de l'Ebre o del Baix Aragó; la construcció de la doble via al voltant de 1912 repetiria el fenomen, i l'arribada el 1917 dels tallers de reparació i manteniment de la companyia dels Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.) suposaren una nova i important sacsejada demogràfica.

La Vilanova de 1884 feia balanç i, com es diu en termes empresarials, el saldo resultava prou positiu. Que encara s'anava coix en molts aspectes?, que encara hi havia desequilibris socials profunds i injustificables?. Ben cert. Però, com ja hem avançat, pocs podien preveure a primers de segle que una ciutat mal articulada dins el territori i sense tradició industrial, en pocs anys s'enfilaria als llocs capdavanters en una cursa de país que apostava per la innovació, la formació, els serveis públics o les infraestructures.

Aquella primera fàbrica que va començar a fumejar tot just acabada la guerra dels set anys seria l'avançada d'un seguit de transformacions que – com en les fitxes d'un joc de dòmino – s'anirien empenyent amb una mena d'ordre perfectament calculat i predeterminat. S'impulsava la millora de les comunicacions, de carreteres per la costa i cap a l'interior, del projecte de

port artificial o dels mil i un projectes de ferrocarril que s'encavalcarien sense defallir. S'activaven xarxes de subministrament de gas per l'enllumenat, o diferents projectes d'abastament d'aigua potable. Es decidien transformacions i millores urbanístiques que vertebraven una ciutat en creixement, i nouvinguts d'altres territoris s'incorporaven al projecte d'industrialització i modernització de la ciutat. S'ha volgut veure l'arribada del ferrocarril com el colofó definitiu i necessari d'aquell anar i venir de fets i circumstàncies. L'aventura del ferrocarril –que també ho fou– integra com cap altra els ingredients adequats per entendre el dinou vilanoví. La lluita contra les adversitats –físiques i polítiques–, el suport de la ciutadania, els diners d'Amèrica, la lluita per la concessió de la línia, l'aprovisionament de cabals, les foradades del massís de Garraf i altres reptes punyents, ens descobreixen l'èpica d'aquell esforç. No fou una empresa pionera, però sí que fou una empresa heroica. L'integral de tanta ambició ben bé la podríem visualitzar en l'edifici de l'estació de Vilanova i la Geltrú. Un edifici sòlid, contundent, magnífic, que –temps a venir– compartiria veïnatge amb el no menys exuberant edifici de la Biblioteca–Museu. Voleu carta de presentació més digna pels nostres visitants?.

La ciutat es reivindicava amb força dins la xarxa de ciutats mitjanes de Catalunya que volien fer-se un espai propi. Les comunicacions, l'activitat industrial, l'explotació de recursos energètics, les institucions culturals; són vectors que contribuïren muscular el país. Un disseny de país amb defectes estructurals gens menyspreables que afeblien els fonaments. Les herències de l'antic règim amb ferides mal cicatritzades, un mercat interior feble i inestable, els conflictes a les colònies d'ultramar que condicionaven en excés les transaccions comercials, les primeres reivindicacions obreres, la fil·loxera i altres escarments de la natura, o els costos d'aprovisionament de matèries primeres i recursos energètics, feien perillar el compte de resultats. Molts projectes, però, ja eren al sac i ben lligats.

1.2 Balanç d'una collita

Josep M^a Freixa destaca que el recorregut fet per la ciutat en el període 1850-1880, que ell qualifica com d'esplendor, ha estat llarg en realitzacions i curt en el temps, assenyalant que s'havien aconseguit pràcticament totes les fites a excepció de la construcció del port artificial. L'etapa de normalitat marcada per la "pau de la Restauració" i el final de la tercera guerra carlina, era percebuda com una bona oportunitat per aconseguir fer realitat aquells projectes pendents que de feia temps es resistien als vilanovins. El triangle entre Victor Balaguer i Cirera, Francesc Gumà i Ferran i Josep Ferrer i Vidal esdevingué el rovell d'ou d'una xarxa complexa de relacions i participacions amb noms prou il·lustres i suggestius: Francesc de Sales Vidal, Josep Pollès, Teodor Creus, Manuel Tomàs, Antoni Samà, Eduard Llanas... Era l'aposta conjunta i calculada dels governants municipals, la burgesia industrial i comercial i el sector educatiu i cultural.

El 1884 la ciutat comptava amb vuit fàbriques tèxtils mogudes a vapor, a més d'altres activitats industrials complementàries. Les comunicacions per carretera —per la costa i per l'interior—, començaven a tenir cara i ulls. S'havien fet realitat les dues empreses d'abastament d'aigua potable que anys a venir es coneixerien per l'*Aigua Vella* i l'*Aigua Nova*. El 1861 arribava l'aigua de l'Arboç, obra promoguda per Cristòfol Raventós a partir del llegat de l'*americano* Josep Antoni Vidal i Pascual. El 1880 seria el projecte de l'industrial Manuel Tomàs qui aconseguiria de canalitzar l'aigua de Santa Oliva fins el nostre territori. Vilanova havia aconseguit també de fer realitat un del seus anhels, el de poder disposar de partit judicial propi. En matèria d'entitats financeres i d'estalvi, el 1877 iniciaria el seu camí la Caixa d'Estalvis de Vilanova impulsada per l'Ateneu de Vilanova i homes com Josep Ferrer i Vidal i Teodor Creus i Corominas, amb ànim

d'estimular l'estalvi de les classes populars. El Banc de Vilanova es constituïria el 1881 de la ma de Francesc Gumà i altres socis vinculats a la Companyia del ferrocarril, amb ànim de donar cobertura financera a l'obra ferroviària. Aquell mateix any es constituïren els bancs de Sabadell, Terrassa, Tortosa o Valls, entre d'altres. La institució vilanovina seria absorbida el desembre de 1924 pel Banco Urquijo Catalan. El 1879 s'unificaven els dos ateneus –l'Obrer i el de Vilanova– amb Eduard Llanas com un dels principals protagonistes, i Josep Coroleu publicaria la seva *Historia de Villanueva y Geltrú*. L'empenta de Víctor Balaguer seria determinant en la creació el 1886 de l'Escola d'Arts i Oficis que prenia el testimoni del Centre Teòric i Pràctic d'Arts i Oficis creat cinc anys abans. Després de l'arribada del ferrocarril el desembre de 1881 la ciutat viuria dos altres esdeveniments importants. El primer, l'Exposició Regional de 1882 que pretenia convertir la ciutat en aparador i reclam amb ànim de promocionar les arts i les indústries locals tot aprofitant l'eufòria poc continguda de la línia ferroviària. En paraules de Montserrat Comas, l'Exposició podria interpretar-se com una fugida endavant. Qui sap si el darrer esclat d'alegria abans d'acceptar les limitacions de una imposada i llarga quaresma que els venia al damunt. Tot i així, el 1884 es constituïa *La Unión Industrial* pel subministrament de gas per l'enllumenat. Des de 1854 l'abastament de gas era exclusiu de la Fàbrica de Mar de Ferrer Vidal. El president de la nova raó era Antoni Serra Miró, el secretari J. F. Ricart –pare de l'artista E.C. Ricart–, i l'administrador Florenci Sala. El nou enllumenat es faria efectiu a partir del 1 de gener de 1885. Malgrat disposar de dues empreses dedicades al subministrament de gas per enllumenat, no sembla que els resultats fossin sempre els desitjats per la ciutadania. Així ho recollia una col·laboració ciutadana a *El Mensajero* l'any 1887:

Senyó Alcalde l'hi demano
Que a les foscas no aném més
Y á la sortida del teatro
Tinguin algun llum encés

En el moment de constitució de la societat, *La Unión Industrial* garantia una reducció de 30 cèntims el m. El setembre del mateix any la companyia Ferrer y Cia oferia una rebaixa del preu del gas per enllumenat de 50 a 25 cèntims el m [entenem m³], segons informacions citades per Jaume Carbonell Saavedra. Eren les regles d'un mercat en competència.

Ser precursors en l'aposta del gas, condemnaria la ciutat a endarrerir la cursa per l'electrificació. I vet aquí com l'any 1902, amb l'arribada de l'empresa italiana Pirelli, es manifestaria la gran paradoxa de disposar d'una fàbrica de cables elèctrics en una ciutat que encara no tenia central elèctrica i era a les beceroles de l'electrificació.

2. UNS ANYS TRISTOS ?

2.1 Crisi de mercats, crisi de mentalitats

El mateix Jaume Carbonell el setembre de 1882 recollia al seu dietari que la loteria de l'Estat havia afavorit recentment la ciutat per partida doble. Foren 25.000 i 16.000 duros, respectivament, que segons el cronista resultaren molt repartits entre la població.

És evident que l'anècdota no és il·lustrativa de la sort ni del clima econòmic que tocava de viure als nostres avantpassats. El historiador econòmic Jordi Nadal considerava l'etapa 1876–1879 de recessió, amb un període de prosperitat en el parèntesi 1880–1884. La crisi agrària de l'Estat espanyol se'ns encomanava en forma de contracció de la demanda dels productes industrials catalans. A més, l'increment del preu del carbó que penalitzava els costos de producció dels teixits feia perdre competitivitat a cabassos. En paral·lel, el malestar general i les precàries condicions laborals feien incrementar progressivament les reivindicacions obreres.

L'evident correspondència entre l'èxit o el fracàs de les collites de cereals castellans, i la demanda de teixits catalans, garantia un escenari insegur i poc optimista. Els cereals de l'anomenat “graner d'Europa” s'enfrontaven a altres variables indesitjables, més enllà dels règims de pluja o sol recomanables. L'abaratiment del gra nord-americà afectava la capacitat de demanda del mercat interior espanyol, de la mateixa manera que ho feia l'increment de competitivitat dels cereals russos o ucraïnesos. Per això, la inestabilitat política en una zona tan allunyada com la península de Crimea era notícia ben rebuda. Aviat s'escamparia la dita: “Déu nos do, pluja i sol, i guerra a Sebastòpol”. En sentit positiu, la feblesa d'aquesta demanda es compensaria parcialment per l'increment de l'exportació de vins a la França atlàntica, país afectat per la plaga de la fil·loxera. Aquesta situació

del tot circumstancial enfortia el poder adquisitiu i de consum de tots els agents implicats en el negoci vitivinícola

A partir dels anys 1884 i 1885 un altre element negatiu impactaria sobre la indústria local. El cost del carbó –especialment d’aquell que s’importava de les illes britàniques– abocaria a una situació que es coneixeria com “el retorn a l’aigua”. Establiments industrials instal·lats prop de la costa es reubicarien a tocar dels grans rius per aprofitar l’energia hidràulica i reduir la dependència del carbó mineral. El cabal dels rius era variable, i per això els fabricants disposaren d’una màquina de vapor de reserva alimentada amb carbó. Les colònies industrials es multiplicaren. Voldria dir això que els nouvinguts de la Catalunya central retornarien als seus llocs d’origen?. Tot i que la paradoxa se’ns presenta força atractiva, cal indicar que la deslocalització fou puntual i moderada. En aquest estira i arronsa, la innovació tecnològica jugava a favor. El millor rendiment de les màquines de vapor de nova generació o la incorporació de la filadora contínua redundaren en una millora dels costos de fabricació i productivitat. A l’altra plat de la balança, la depreciació de la pesseta contribuiria a incentivar les exportacions. En aquest context, la industrialització local viuria un accentuat procés de feminització de la mà d’obra. L’aparició de sectors emergents més exigents en les condicions físiques, com ara la metal·lúrgia, absorbiren molts dels treballadors centrifugats del tèxtil. Un procés invers al que demandava aquest sector, en el qual s’imposava la col·locació de nens, nenes i dones; un col·lectiu més dòcil i menys reivindicatiu disposat a acceptar sous més modestos. Quan la crisi faria augmentar el nombre d’aturats, sorgirien amb força els crits de : “fòra les dones casades de les fàbriques !”.

Malgrat tot, encara hi havia motius per l’optimisme. Així ho veia un cronista de *El Mensajero* el juliol de 1887: “[...] ¿puede decirse que continua aquél estado de estrechez ?. No. Hoy las fabricas trabajan todas con gran

regularidad y sus operarios disfrutaban de un salario, pequeño sí, pero seguro, que les permite atender las necesidades de la vida”.

A la crisi de mercats i productivitat pròpia del sector cotoner, que podríem qualificar d'estructural, a la dècada dels vuitanta s'hi afegirien altres factors conjunturals com la crisi vitivinícola o la crisi financera que contribuirien a agreujar la situació.

L'atac de la fil·loxera a les vinyes franceses va significar una gran oportunitat per l'expansió del sector vitivinícola català. Els mecanismes de compensació aviat resultarien implacables. L'insecte de la fil·loxera arribava al Penedès el 1887 i al terme de Vilanova i la Geltrú tres anys més tard. La plaga assoliria la seva plenitud devastadora entre 1893 i 1898.

Des de 1883 i amb clara voluntat d'exercir polítiques preventives, el vilanoví Teodor Creus i Corominas s'erigí en promotor i ànima d'un sindicat comarcal per lluitar contra la plaga. Per si fos poc, les plagues del míldiu també afectaren les vinyes els anys 1883 i 1888. Les derivades d'aquesta desfeta agrària es traduïren en la decadència de la tradicional indústria dels boters o les fassines d'aiguardents, ja fortament afeblides d'ençà de la inauguració de la línia del ferrocarril per Vilafranca del Penedès el 1865.

2.2 El descarrilament anunciat

L'altre factor que faria saltar pels aires el fràgil equilibri socioeconòmic seria la crisi financera. Una sacsejada d'origen borsari que donaria per enllestit el capítol de la Febre d'Or i faria tocar de peus a terra a tots aquells que havien estirat més el braç que la màniga, o havien multiplicat fortunes invertint en projectes enlluernadors. Els ferrocarrils eren un d'aquests valors que semblaven beneïts per l'èxit segur i perdurable.

Diu Xavier Tafunell: “des de 1875 l'economia *real* va viure una notable expansió i sobre aquesta base es va formar en el mercat financer un

important moviment especulatiu”. Hi ajudaven els capitals acumulats i la conjuntura de les exportacions vitivinícoles a França. Prop de mig segle abans, bona part dels capitals d’origen comercial s’havien invertit en el sector industrial. Ara, les oportunitats d’inversió no eren a la indústria, sinó en altres sectors intensius en capital com les explotacions mineres, els transports marítims o els ferrocarrils. La precarietat de les comunicacions i les infraestructures existents obligaren a captar capitals propis i estrangers amb voluntat d’actualitzar i modernitzar la xarxa. El país i la seva indústria exigia més que mai polítiques per millorar la competitivitat, tot contenint els costos de producció per la via d’abaratir el factor transport, fos per les matèries primeres, per l’expedició de mercaderies o per l’aprovisionament de recursos energètics. L’aposta per aquesta mena de productes “financers” va afavorir, doncs, l’alça dels valors ferroviaris. Aquests moviments inversors i especulatius, i l’apreciació del deute públic, originaren la creació de moltes entitats bancàries. El 1881 es constituïren tretze bancs a Catalunya, entre ells el Banc de Vilanova. El clima optimista –i objectivament temerari– es veuria sotragat a mitjans de gener de 1882 en enfonsar-se les borses de París i Lió. El pànic s’apoderà dels mercats i la por a la depreciació dels valors en va precipitar la venda massiva. Al final de la dècada només sobrevisqueren set bancs, entre els quals destacaven el de Sabadell, Valls o el de Vilanova, malgrat que, com assenyala Tafunell: “les entitats més implicades en la inversió ferroviària van sortir-ne malparades”. Aturem-nos en aquest punt per veure de prop què passava amb la *Compañia del Ferrocarril de Valls a Villanueva y Geltrú y Barcelona* que s’havia constituït el 4 de juliol de 1878. El 29 de desembre de 1881 el ferrocarril arribava a Vilanova i la Geltrú. El drama de Francesc Gumà fou no saber conformar-se amb el projecte de la línia del ferrocarril per la costa. Des de la concessió primigènia, el context econòmic havia fet molts tombs. Els problemes de debò vindrien a partir del 19 de novembre de 1881 quan

Gumà promogué la constitució de la *Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona*. Fou la seva particular fugida endavant. Un excés d'ambició, o potser de cobdícia?. Com indica Pere Pascual: “El desorbitado ambiente que dominó los cenáculos financieros barceloneses durante los años de la Febre d'Or transtornó a Francesc Gumà (y a todo el Consejo) de la empresa de la compañía del ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona. En esta coyuntura, concebieron un proyecto tan inédito como desmesurado: la construcción de una línea directa entre Barcelona y Madrid...”.

Es tractava d'un projecte poc estudiat i gens realista. Diu Pascual: “Gumà había descubierto que el negocio no se hacía en la explotación, sino en la construcción de las líneas”. La sol·licitud oficial ignorava qualsevol mena de subvenció. Els papers havien canviat. Si se n'havia sortit amb la línia de Barcelona a Vilanova, ara que les vaques eren grasses ... per què no? . Gumà no va calibrar els riscos d'enfrontar-se a una aventura que el sobrepassava, renunciant a possibles subvencions públiques i tancat a qualsevol participació de societats estrangeres, una opció ben habitual en altres projectes semblants. El 1884 el mercat financer no faria més que empitjorar. Els socis de la companyia original del ferrocarril de Vilanova es veieren arrossegats de gust o per força a convertir-se en accionistes de la nova *Compañía de los Ferrocarriles Directos*. Gumà aconseguí en un primer estadi salvar l'empresa de la fallida amb “heterodoxos malabarismos financieros”, manllevant altre cop les paraules de Pere Pascual. En una nova fugida endavant la companyia dels *Ferrocarriles Directos* proposà la fusió amb la *Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*. El consell resultant, però, acceptà l'operació amb la condició que Gumà es retirés del consell d'administració. El març de 1886 Francesc Gumà dimitia com a gerent de l'empresa, lamentant haver arruïnat la seva fortuna i recomanant al consell la fusió amb l'altra companyia. La situació era crítica, i a

l'octubre la companyia dels ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França anul·lava el conveni de fusió i executava una absorció directa . Les pèrdues ingents de la majoria d'accionistes situaren Gumà en una posició molt delicada.

3. VILANOVA I LA GELTRÚ COM A PROJECTE

3.1 Els arquitectes d'una idea

Montserrat Comas i Albert Virella han explorat abastament la idea que Vilanova i la Geltrú es plantejava com un “model a escala” de la dinàmica social de la Catalunya del segle XIX. Aquest escenari coincideix en l'espai i el temps amb la voluntat de dur a la pràctica el projecte liberal d'organització política i social que pregonava Víctor Balaguer. Es en aquest punt que Comas proposa una tesi fascinant: “Balaguer converteix Vilanova en el laboratori de les seves idees liberals, per a la transformació social, econòmica, política i cultural del país”. Aquest propòsit, que Balaguer va madurar a partir de 1871, comptava amb el suport i complicitat d'autoritats i agents econòmics i socials de la vila. Les expectatives de pau generades per la Restauració i el final de la tercera guerra carlina, contribuïren a consolidar aquella planificació de futur. L'esclat final del procés –en termes de Montserrat Comas– es concreta l'agost de 1876 a la reunió de Ramon Estruch, Josep Ferrer Vidal i Víctor Balaguer amb les forces polítiques i econòmiques. Francesc Xavier Puig i Rovira precisa que la reunió fou convocada per l'alcalde Francesc de Sales Vidal. Paco Vidal, un dels arquitectes del pla moriria el 1878. Segons Freixa, el senador Estruch s'allotjava a la casa de l'industrial Ferrer i Vidal, i Víctor Balaguer a la de l'alcalde. I ens diu: “movidós por la impaciente efervescencia de la villa, empezaron a trazar los planes para apoyar desde el punto de vista oficial los grandes proyectos que Villanueva deseaba rematar”.

En aquell punt d'inflexió històric Víctor Balaguer prendria el relleu de Ferrer Vidal com a home influent de Vilanova i la Geltrú més enllà de la ciutat i amb capacitat d'accés a les altes institucions polítiques de l'Estat. En aquest nou escenari, Balaguer capitanejarà alguns dels projectes més importants en que s'havia abocat la ciutat i en que calia ajut extern: la

carretera a Barcelona per la costa, l'Escola d'Arts i Oficis o la línia del ferrocarril.

Víctor Balaguer i Cirera fou elegit diputat a Corts pel districte entre 1871 i 1889, any en que es convertiria en senador vitalici. Ostentà les carteres ministerials de Ultramar i Foment. S'ha dit sovint que la decisió del llegat de la Biblioteca-Museu fou en agraïment del suport que rebé de la ciutat i de la família Samà en particular, amb motiu del traspàs de la seva esposa el 21 de juny de 1881. No obstant això, l'estudi detallat de la correspondència de Víctor Balaguer dut a terme per Montserrat Comas fa pensar que la voluntat de Balaguer era anterior a aquella data.

Balaguer, doncs, seria l'home de Vilanova a l'exterior, cercant els ajuts i els suports oficials necessaris i cedint el protagonisme local a Francesc Gumà i Ferran que s'erigia en aquell moment en el gran impulsor dels projectes pendents. El 1871, i per raons de salut, Gumà havia retornat a Vilanova provinent de la vila cubana de Matanzas. Més tard, Gumà es posaria en contacte amb Balaguer per tractar la viabilitat del projecte de ferrocarril. Balaguer invertiria una bona quantitat de diners en accions de la companyia del ferrocarril i, en reciprocitat, Gumà cediria els terrenys per a la construcció de la Biblioteca-Museu.

Balaguer, Gumà, Ferrer Vidal..., la roda ja no deixaria de girar.

3.2 Construint ciutat

L'aposta de transformar la ciutat i reorientar-la en termes socioeconòmics també contemplava la dimensió urbanística. Montserrat Comas parla de la creació de grups interdisciplinaris per a la definició del nou espai urbà. Molts i diferents aspectes de construcció d'edificis singulars, públics o privats, i projectes de realització o millora de la urbanització viària es concretarien al voltant d'aquells anys. La Rambla s'allargaria fins el carrer de Soler i Morell. El 1881 es construiria el pont sobre el torrent de la

Pastera al carrer Forn del Vidre i s'urbanitzaria la plaça d'Eduard Maristany. Dos anys després s'inaugurava el monument a Josep Tomàs Ventosa a la plaça de la Constitució, s'aixecava l'edifici de la Casa d'Empara, es completava la cobertura del torrent de la Pastera al carrer Narcís Monturiol o s'aixecaven els edificis del nou escorxador o la casa del Marqués de Castrofuerte. També s'inauguraria el monument de la plaça de l'estació dedicat a Francesc Gumà i el ferrocarril. L'Ajuntament presidit per Josep Pollés va fer un important esforç d'inversió en condicionar carrers i voreres. Una notícia al *Diario de Villanueva* del 15 d'agost anunciava que s'instava “al Maestro Cantero del Ayuntamiento a la construcción de las pocas aceras que faltan en ésta villa”.

Bé es podria dir que Vilanova i la Geltrú va disposar abans d'una bona comunicació per ferrocarril que no pas de bones carreteres. La comunicació més antiga i important sempre fou la carretera que unia Vilanova amb Vilafranca del Penedès. La comunicació terrestre amb Barcelona passant per la capital penedesenca i l'Ordal, l'accés a la Catalunya interior, o el transport de vins i aiguardents del Penedès a la platja de Vilanova per poder ser embarcats; havien convertit aquella carretera en el nexa estratègic de la ciutat. Durant anys, el permanent mal estat del camí –més que no pas carretera– sovint el feia intransitable per carros i carruatges, i fou una de les demandes més incisives de vilanovins i vilafranquins. A Vilafranca la solució els vingué amb la concessió de la línia del ferrocarril amb Martorell i Barcelona el 1861, que junt amb la carretera de l'Ordal, els deixava força arregladets en matèria d'infraestructures comunicatives. Vilanova, cul de sac geogràfic, ho tindria més complicat. El 1879 quedaria condicionada la carretera de Vilanova a Sitges. Un any després, el vial tindria la necessària continuïtat fins a Barcelona. Per garbí, el 5 de setembre de 1884 entraria en servei la carretera de Vilanova a Cubelles.

Ja hem vist quin fou el paper de la companyia del ferrocarril en el context de la crisi financera que afectaria el país en general i Vilanova i la Geltrú en particular a partir de 1882. El decret de concessió de la línia a Francesc Gumà sense cap ajut oficial es publicà el 12 de gener de 1877. L'any següent es constituí la companyia i s'iniciaren les obres. La línia amb Barcelona s'inaugurava el 29 de desembre de 1881, i la prolongació fins a Valls el 31 de gener de 1883.

Gumà i Cels Xauradó tenien el projecte enllestit des de 1872 i dins el calaix, tot esperant veure l'evolució de la concessió atorgada a Cristòfol Raventós. Els successius projectes d'una línia per la costa, la insistència de Gumà des del seu retorn i el renovat repte marcat per la concessió de la línia de Vilafranca, van concentrar totes les energies en un únic sentit. Tot plegat, relegava un cop més la possibilitat de tenir un port artificial adaptat a les necessitats del comerç marítim, malgrat disposar d'una rada o platja habilitada i la seva corresponent duana.

3.3 El repte de les comunicacions

Vilanova i la Geltrú s'havia fet gran gràcies al comerç marítim i les seves derivades. Dit això, s'hauria d'haver prioritzat la construcció d'un port abans que el ferrocarril ?. Quines eren les necessitats de l'economia vilanovina en matèria d'importació de matèries primeres i exportació de mercaderies ?. S'hauria col·lapsat l'activitat industrial sense el ferrocarril ?. Tot i l'existència del ferrocarril moltes mercaderies continuarien arribant en vaixell. Perquè ?

La platja ja havia patit una primera recessió important quan bona part del comerç vitivinícola penedesenc es derivà directament per la línia de Vilafranca del Penedès a Barcelona.

Un autor com Josep M^a. Freixa es prou contundent en relació a la inversió del ferrocarril: “hubieran sido mejor empleados en la construcción de un

puerto artificial. De poco le sirvió a Villanueva el ferrocarril por la costa, construida ya la carretera que le unía directamente con Barcelona e implantada su industria. Villanueva, sin el puerto, dejó de ser comercial para pasar únicamente a ser industrial...”.

Altres consideracions les posaríem més en dubte: “(...) La construcción del ferrocarril por la costa era inevitablemente cosa del tiempo, pues a la corta o a la larga, el propio Estado tenia que acometer la obra (...) Estamos casi seguros que si la figura de Gumà aparece en 1850 en Villanueva, en vez de aparecer en 1870, hubiera puesto su energia en la construcción de un puerto artificial en vez del ferrocarril. Este hubiera caido después como efecto de aquél. Pero construido el ferrocarril, se perdió la oportunidad del puerto...”. Aconseguir el ferrocarril, el port hauria d’esperar encara prop de setanta anys.

El 1882 la ciutat i el país sencer entrarien en recessió. És evident que la culpa no fou del ferrocarril, sinó d’una desafortunada coincidència històrica. Pretendre culpar el ferrocarril de la decadència encetada la dècada del vuitanta seria tant com acceptar que la Vilanova d’abans del ferrocarril era un erm descuidat i estèril. Ja hem deixat clar que a la ciutat no li havia calgut el ferrocarril per situar-se en el mapa de la Catalunya pròspera: fàbriques tèxtils mogudes a vapor, xarxa d’abastament d’aigua potable, canalització de gas per l’enllumenat, telègraf...

Ara, però, ja teníem tren; i la línia de Vilanova seria una de les últimes inversions ferroviàries que s’executarien a la Catalunya del segle XIX.

Havíem calculat bé les nostres prioritats ?. El tren no va suposar en primera instancia un factor determinant de recuperació. La crisi de mercats era estructural i profunda, i no seria fins més endavant que la nova infraestructura contribuiria a l’abaratiment de costos de transport i, per extensió, faria més competitives les manufactures industrials.

S'hauria pogut construir la línia del ferrocarril sense el clima expansiu de la Febre d'Or ?. És cert que la concessió de Gumà s'afegia als molts projectes que s'havien anat succeint en el temps i, per tant, no es tractava d'una voluntat ocasional ni oportunista. En aquell moment fou decisiva la possibilitat de disposar de la fortuna personal i l'empenta de Francesc Gumà, dels diners de molts dels socis majoritaris i dels diners recaptats a Catalunya i a les colònies americanes. Els condicionants econòmics sense possibilitat de subvenció oficial o els imponents reptes tècnics de foradar muntanyes i creuar rius, forjaren un guió perfecte per elevar el projecte a la categoria de gesta èpica.

Francesc Gumà, nascut a Vilanova i la Geltrú el 1833 –el mateix any en que el seu pare Sebastià Gumà aixecava la Fàbrica de la Rambla– es convertí en home de negocis a la ciutat de Matanzas, poc o gens seduït per l'activitat industrial del seu progenitor. Francesc retornà a Catalunya per raons de salut el 1871. Què l'induí en aquelles circumstàncies i precedents, a abordar un projecte d'aital envergadura ?. Aquí caldria veure-hi, possiblement, l'empenta de Víctor Balaguer.

Per tot plegat, creiem poder afirmar que el projecte de tren de Barcelona a Vilanova no es pot identificar objectivament amb l'espiral especulativa que s'escampava pels cenacles financers. En tot cas, fou la companyia dels *Ferrocarriles Directos*, ja comentada, la que seria susceptible de ser reconeguda com un autèntic producte de la febrada especulativa, tan ben retratada per Narcís Oller.

Què hauria passat si no s'hagués aprofitat aquella oportunitat ?. Hagués estat possible un nou projecte sense el lideratge de Gumà ?. S'hagués pogut recórrer a la inversió estrangera com havien fet en altres llocs ?.

És evident que la situació de contracció econòmica posterior a 1881 hauria invalidat per molts anys qualsevol intent d'executar un projecte d'aquella envergadura. Després de la línia de Vilanova la xarxa ferroviària catalana

es limitaria a completar serrells amb la construcció d'uns pocs enllaços i trams menors. Dificilment s'hauria pogut executar un projecte de grans inversions abans del segle XX. Amb una Vilanova i la Geltrú sense ferrocarril, s'hi hauria instal·lat l'empresa industrial Pirelli el 1902 ?. De ben segur que no. S'hauria pogut mantenir el desenvolupament industrial de la vila ?.

Aquesta història, com totes les bones històries, sempre presenta més interrogants que respostes.

4. UNA VILA INDUSTRIAL

4.1 Una aposta exòtica

Vilanova i la Geltrú va triar el camí de la industrialització, i ho va fer amb les peculiaritats pròpies de l'entorn econòmic català; però també amb uns components específics ben extraordinaris. Els homes que lideraren aquell procés apostaren decididament i des de bon començament per una indústria moderna, allò que s'ha conegut com una indústria a l'anglesa. Fàbriques mogudes per màquines de vapor dedicades als filats i teixits de cotó en la gran majoria dels casos. Es disposava de capitals comercials repatriats de les colònies americanes i, sobretot, d'uns homes disposats a arriscar-se en una activitat que els resultava aliena i, fins a cert punt, exòtica, com veurem més endavant. El misteri o, si ho voleu, el miracle vilanoví, ho era per partida doble. Com tantes altres ciutats de Catalunya, Vilanova s'orientà cap una activitat industrial impròpia de les seves condicions geo-estratègiques, lluny de les matèries primeres i dels seus recursos naturals i minerals. En aquest aspecte prevalgué una evident actitud mimètica que ens emmirallava amb les avantguardes europees que capitalitzaven la revolució industrial, i molt especialment, amb el Regne Unit. Quines foren aquelles dificultats a vèncer ?. Veiem alguns exemples. Es dedicaren bona part de les energies i els capitals disponibles a aixecar una indústria cotonera en un territori que no disposava de cotó com a matèria primera, ni carbó com a recurs energètic, ni ferro per a la construcció dels recursos productius. Aquest fenomen, comú a la resta del país, es veia agreujat per la manca de tradició industrial. Vilanova no va consolidar en cap moment una reeixida indústria de teixits d'indianes com havien fet bona part de viles industrials costaneres com Barcelona, ni tampoc va bastir una activitat manufacturera protoindustrial com la filatura

de la llana o el cotó a semblança de moltes zones d'interior. Les indienes eren teixits de lli o fil que s'importaven en cru del centre d'Europa com a mercaderies de retorn en contrapartida a l'exportació de vins i aiguardents als països de la costa atlàntica i mar Bàltica. Un cop al nostre país es pintaven i acabaven per ser, en molts casos, reexportades a les colònies d'ultramar on tenien força acceptació. Vilanova tingué una fàbrica de pintats d'indienes de vida molt curta a les darreries del segle XVIII, a la zona d'entre torrents a llevant de baixamar. Els acabats es feien a Reus. Per tant, sense tradició manufacturera i sense la disponibilitat d'una mà d'obra formada i qualificada en aquesta mena de treballs, la vila s'abocà de ple cap una indústria de perfil modern. L'aposta, però, no era una temeritat. Homes com Sebastià Gumà o Josep Ferrer i Vidal eren persones viatjades, d'esperit obert, emprenedores, cultivades i coneixedores d'allò que s'esdevenia més enllà de les pròpies fronteres. A més, tenien una immensa capacitat d'arriscar-se, entrant en un món que els era del tot desconegut, en un país erm d'iniciatives semblants. En aquest escenari, l'únic bagatge que podia presentar la ciutat era una fonamentada tradició d'activitats tradicionals complementàries del comerç marítim com la indústria dels boters o les fassines d'aiguardent, molts concentrades al barri de la marina. Aquestes activitats subsistiren en paral·lel al sector tèxtil durant bona part del XIX, decaient de forma important a partir de 1865 amb la posada en servei de la línia del ferrocarril de Barcelona amb Vilafranca del Penedès, una infraestructura que desplaçava directament cap a la capital els vins i aiguardents del Penedès que abans es reexpedien per la platja de Vilanova. L'arribada de la plaga de la fil·loxera a la darrera dècada de segle contribuï a malmetre encara més les ja precàries expectatives de futur del sector vitivinícola i les seves activitats complementàries: boters, fassines, comerciants, traginers, rabassaires ...

Així doncs, Vilanova i la Geltrú es convertí en una vila industrial. Els diners d'Amèrica es posaren al servei de tota mena d'aventures i passions públiques i privades. La indústria fou una gran aventura, en tots els sentits. Albert Garcia Balañà, en al·lusió a l'obra *Los Misterios de Villanueva y Geltrú* publicada el 1851, fa notar l'oposició d'una part de les elits locals a un procés d'industrialització que no entenien com a propi. Vegi's una mostra del text original: “la industria algodонера, como exótica en España, tiene un porvenir incierto y continuamente amenazado, y ser necesario que se procure reducirla en vez de extenderla ...”. Un argument que s'emparava en les mancances o, si ho voleu, en els pecats originals d'aquest territori, i que ja han estat comentats anteriorment.

4.2 Temps de vapor i electricitat

Aquell mateix argument reneix amb força a començament de segle XX amb l'arribada de la multinacional italiana Pirelli i després d'un període de contracció econòmica. Es dirà que calen noves activitats industrials no vinculades a factor externs i estranys com el cotó, massa condicionat per les collites o les guerres als Estats Units, per la inestabilitat d'un mercat interior lligat a la producció de cereals, o d'un mercat colonial pressionat per les revoltes insurreccionals. Pirelli, fabricant de cables elèctrics aïllats, es vinculava al sector emergent de l'electrificació amb àmplies possibilitats i capacitats de creixement. Eren les mateixes oportunitats de que gaudia bona part del sector metal·lúrgic. Una experiència semblant a la promoguda per l'industrial local Manuel Tomàs que es dedicà a la construcció de canonades d'acer asfaltat en el moment àlgid de la construcció de xarxes d'abastament i distribució d'aigua potable i de gas. De totes maneres, al darrer quart de segle XIX Vilanova ja s'havia consolidat com una vila eminentment industrial, amb un nombre de recursos productius –nombre de fusos i telers– que la situaven en els llocs

capdavanter de la industrialització a Catalunya. La publicació *La Ilustración Española y Americana* en la seva edició del 30 de setembre de 1884 presentava un article de José Zorilla força il·lustratiu on anunciava el final de la *guitarra y los toros* i en el seu lloc profetitzava *que hoy llevan a la gloria (...) vapor y electricidad*. La indústria tèxtil era extensiva en capital però també en mà d'obra, fet que exigia la vinguda de treballadors i treballadores de les comarques de la Catalunya central i, molt especialment, de les conques dels rius Llobregat i Ter. Es tractava, en molts casos, de personal qualificat en la manufactura de teixits o destres en el procés de la filatura de la llana o el cotó. Cap a finals de segle, i en agreujar-se l'impacte de la crisi, el sector tèxtil abordà un procés gradual de feminització de la mà d'obra, al que ja ens hem referit. Els homes s'anirien incorporant progressivament a nous sectors emergents com el metal·lúrgic, més estable que el tèxtil, amb millors sous i que requerien més esforç físic. Les dones, d'altra banda, rebaixaven el nivell reivindicatiu i, alhora, permetien sous més baixos en una activitat on l'esforç físic no era determinant.

La situació de les vuit grans fàbriques tèxtils de la vila l'any 1884, i d'acord a les dades recollides a la contribució o matrícula industrial de l'Ajuntament de la ciutat, era la següent:

Jose Ferrer y Vidal (Fàbrica de Mar) al carrer Ferrer Vidal: 29626 fusos i 604 telers

Santacana, Sadurní y Cia (ca l'Escoda) al carrer Sant Roc: 11714 fusos i 300 telers

Puig y Cia (cal Xoriguer) al carrer Tarragona: 8656 fusos i 208 telers

Soler, Ferrer y Cia (la Fàbrica de la Rambla): 8372 fusos i 206 telers

Marquès Hnos. (cal Marquès) al carrer Llanza i : 6480 fusos i 200 telers

Bresca y Cia (Fàbrica del carrer de l'Aigua): 8670 fusos i 121 telers

Sard y Cia (La Fàbrica del Portal) al carrer Tetuán: 3000 fusos i 82 telers

Soteras y Cia (cal Ganeta) al carrer Jardí: sense dades

Totes eren dedicades als teixits de cotó, a excepció de la del carrer de l'Aigua que es dedicà a la llana i que tindria una vida efímera.

La contribució industrial presenta altres activitats econòmiques importants com la foneria de Joan Baró a la rambla Vidal, la caldereria de Manuel Tomàs a la plaça de la Verdura, el taller de boteria de Francesc Font i Gumà al carrer Riudor, la foneria d'Isidre Roset al carrer Llibertat, a més de diferents establiments dedicats a la fabricació de xocolata, pastes de sopa, espelmes ...

4.3 Formació i obrerisme

Si en estat emergent la nova indústria necessitava de matèries primeres i fonts energètiques, aviat s'adonà que li calien obrers i tècnics qualificats. Les constants innovacions tècniques en els processos de filatura i tissatge exigien tècnics capacitats a qui caldria dotar dels ensenyaments tècnics adequats. Durant els primers anys, els càrrecs tècnics i responsables de secció foren coberts per persones amb experiència vingudes de la Catalunya interior. La realitat de l'Escola d'Arts i Oficis el 1886 – convertida en Escola Superior d'Indústries el 1901– esdevindria el pont necessari entre els sectors econòmic i el cultural. Diu Montserrat Comas: “La política, els diners i la cultura havien d'actuar com una sola cosa...”.

En el camp de les reivindicacions laborals, el nou govern liberal de Práxedes Mateo Sagasta va esdevenir a partir de febrer de 1881 un veritable revulsiu per a les societats obreres. En el darrer terç del XIX la majoria de les fàbriques quedaren subjectes a un funcionament intermitent. L'increment de l'atur va comportar que es repartissin importants quantitats de menjar entre els més necessitats. Una tasca impulsada per entitats de beneficència, l'Ajuntament o els sindicats, especialment les Tres Classes de Vapor. A les darreries de la dècada dels vuitanta hi havia més de mil treballadors sense feina. A partir de maig de

1886 l'òrgan de comunicació de Les Tres Classes era *El Esclavo Moderno*, dirigit pel sindicalista Josep Juliachs. Un any després es compten més de tres mil aturats a la vila. L'Ajuntament dedicà una bona part de desocupats a la construcció i arranjament d'obra pública, especialment carrers i carreteres. Aquell ambient de recessió va induir algunes accions violentes. El setembre de 1883 esclatava un artefacte a la casa d'Enric Santacana, un dels propietaris de la fàbrica de ca l'Escoda. El juny de 1885 es repetia l'acció a la casa que Josep Ferrer i Vidal tenia al barri de la marina. El *Diario* anunciava en la seva edició del 22 d'agost de 1884 que: “se ha de constituir en ésta villa la Comisión local para el estudio de las cuestiones que interesan a la mejora y bienestar de la clase obrera y las relaciones entre el capital y el trabajo”.

5. SOCIETAT I VIDA QUOTIDIANA

5.1 Polítiques de ziga-zaga

Amb la Restauració de 1875 el nou Ajuntament seria presidit per Francesc de Sales Vidal. En aquell context s'establia una alternança o torns de govern entre els partit conservador de Cánovas del Castillo i el liberal de Sagasta. En el marc local, els governs conservadors seran influïts pel industrial Josep Ferrer i Vidal, alhora que els governs liberals ho serien per Víctor Balaguer

De 1875 a 1881 el govern central seria presidit pel conservador Antonio Cánovas del Castillo. Amb la mort de *Paco* Vidal el 1878, l'alcaldia passava a mans de Llorenç Pagès i Batlle que l'ocuparia fins el 1879, any en que prenia el relleu Anton Benach i Barceló i fins la seva dimissió dos anys després. El febrer de 1881 el liberal Práxedes Mateo Sagasta substituïa Cánovas al front del govern. Josep Pollés i Oliver (1853-1910) –home de confiança de Víctor Balaguer– es convertia en el nou alcalde de Vilanova en el període 1881–1885. Pollès, advocat de professió, president de la primera junta de la Biblioteca-Museu Balaguer i marmessor de Balaguer, tornaria a ocupar l'alcaldia en el període 1888–1890. Fou un ferm impulsor de l'urbanisme, promotor dels reglaments de l'Hospital i del Cementiri, i vetllador infatigable de les noves ordenances municipals. Unes ordenances promulgades la tardor de 1884 i que d'acord al *Diario*: “han venido a derogar las aprobadas en 1851, que no guardaban analogia con el estado de adelantamiento de nuestra población”. En el parèntesi 1885–1888 l'alcaldia fou ocupada per Josep Borràs i Magriñà. En aquest escenari de canvis polítics cal tenir present que el sufragi universal masculí per a majors de vint-i-cinc anys no seria una realitat fins el 1890.

5.2 La vida normal

S'ha parlat molt de la migració cap a terres americanes, de les fortunes aconseguides i de l'esplendor de l'Havana Xica. Malgrat tot, bona part d'aquells aventurers tornaren ofegats en la misèria, o ja no tornaren, passant angúnies a l'altra banda de l'Atlàntic. Pocs foren els que amassaren veritables fortunes i que avui donen nom a places i carrers. Una part important d'aquells emprenedors es limitaren a guanyar-se la vida amb més o menys èxit. En aquest sentit són ben significatius els fluxos migratoris que, encara al segle XIX, feia que molts vilanovins cerquessin fortuna en altres terres alhora que homes i dones provinents d'altres indrets de Catalunya venien a engruixir la mà d'obra necessària per fer funcionar les fàbriques cotoneres.

Malgrat l'activitat industrial i comercial, bona part dels vilanovins continuaren treballant al sector primari, fos de la pesca o de la terra. Hortolans i vinyaters eren protagonistes dels conreus que envoltaven la ciutat, compartint territori amb garrofers, ametllers i demás vegetació pròpia d'aquestes latituds.

Alguns titulars i notícies del *Diario de Villanueva* al llarg de 1884 evidencien detalls precisos d'alguns aspectes de la vida quotidiana dels nostres avantpassats. Molts dels enunciats demostren que determinats comportaments i actituds es mantenen intactes després de cent vint-i-cinc anys. Tot uns clàssics. Veiem alguns exemples.

La necessitat de cuidar el cos: “El balneario de Isidro Roset participa al público que los que deseen tomar baños por medio de la bañadera de privilegio exclusivo de su invención, con sólo dar aviso con una hora de anticipación, encontraran el agua preparada a la temperatura que se desee”.

Avaries que feien anar malament: “¿Qué enfermedad aqueja al reloj de la torre de S. Antonio, que hace algunos dias señala las horas con 20 minutos

de retraso, causando no escasos perjuicios a las personas que no cuentan con otro medio para saber las horas ?”.

La canalla al voltant del monument a Ventosa: “Seria conveniente que los dependientes de la Autoridad impusieran el debido correctivo a los chiquillos que pasan la tarde jugando en la plaza de la Constitución, tomando por su cuenta el monumento Ventosa”.

La temàtica religiosa: “D. Eduardo Llanas acaba de publicar el folleto con el título de *El Laicismo o vindicación del clero contra los ataques del Correo Catalán*”.

Aspectes de civisme i convivència: “Una mujer de la calle Santa Madrona, desde un segundo piso hechó un cubo de agua que dejó completamente calados, Alcalde inclusive. Buena multa se le espera”.

Obres a la via urbana: “Se estan levantando los planos de la plaza de la Constitución, con el objeto de nivelarla y convertirla en un jardín”.

Espectacles per partida doble: “El Sr. Alcalde en vista de los escandalos que hubo en los teatros el dia de la representación del D. Juan Tenorio ha dado órdenes para que sea multado y expulsado del local todo individuo que alborote”.

Currículums en temps de crisi: “Joven de 23 años, desea colocarse en una casa como dependiente. Sabe leer, escribir y contabilidad. Se contentará con un modesto salario”.

L'estat de la higiene personal i pública també avançava a diferents velocitats. Encara ressonava en la memòria col·lectiva els efectes devastadors de l'epidèmia del còlera-morbo que va afectar la població el 1854. L'any 1884 van detectar-se novament alguns brots de còlera a diferents indrets de l'Estat , França i Catalunya, fet que obligà a habilitar un llatzeret a la veïna població de Cubelles. En aquest sentit, els vilanovins gaudien d'un territori ben ventilat per l'aire que baixava de les muntanyes de la serralada litoral, la marinada suau i altres vents mariners. Unes condicions geogràfiques adequades per gaudir d'una bona salut, tal com ja

havia evidenciat Francesc Papiol el 1790. Seguint amb la higiene i la salut, fou de gran transcendència per a la ciutat l'arribada canalitzada de l'aigua potable. Primer el 1861 provinent de l'Arboç, i després el 1880 des de Santa Oliva. Com ha estat gairebé sempre, els estius eren més aviat calorosos, molt condicionats per l'alta humitat, i els hiverns suaus. Jaume Carbonell i Saavedra anota el 7 de desembre de 1883 la caiguda d'una nevada com no s'havia vist en vint-i-cinc anys.

5.3 Esbarjo i instrucció

Una festa tan pròpia com el Carnaval va renàixer després de la Restauració monàrquica. I així ho indicava el mateix cronista el febrer de 1884: “como era de esperar, el carnaval ha recobrado algo de su fama perdida”. Les xifres parlaven de vuit mil visitants!. La companyia del ferrocarril havia facilitat la vinguda de forasters mitjançant descomptes.

En relació a la resta de manifestacions festives i d'esbarjo destacaven les festes majors, també a la Geltrú, com posava de manifest el *Diario*: “Siempre los geltrunenses han sido espléndidos en sus fiestas, y siempre se han distinguido por lo rumbosos los vecinos de la calle de la Pescaderia”. Capítol a part, mereixien les festes i balls organitzats per salons recreatius i societats de tota mena i condició: “El baile de los elegantes salones del Centre Recreatiu e Instructiu se vió el domingo sumamente concurrido, asi como el que se dio en los Jardines de Apolo”.

El món associatiu vilanoví despleguava les seves capacitats amb força: Círculo Villanovés, el Casino Artesano, el Centro Artesano ... ; llocs d'esbarjo com el Teatre Principal, el Tívoli, La Sala o l'Apol·lo. El 5 d'agost de 1883 apareixia el diari *El Mensajero*, convertit el 1886 en diari democràtic federalista. Escrit en “el idioma oficial”, justificaven no haver-ho fet en català “para procurar la facilidad en la lectura a esta mayoria de paisanos que no han cultivado el lenguaje materno gracias a la falta de

protección que ha recibido [...] en un tiempo prohibido en nuestras escuelas”.

Per aquelles dates la ciutat ja disposava de premsa en català com *Lo Carril de Vilanova* (1879) i *L'Angel del Campanar* (1883). Publicacions que s'afegien a l'oferta de premsa existent: *Diario de Villanueva y Geltrú* (1850), *Lo Pagés* (1883), *La Llumanera* (1883), *Lo Xerrapeta* (1884) ...

Dades de 1894 indiquen que a la vila hi havia set escoles públiques de primer ensenyament: dues a l'Hospital Vell, dues a les Escoles Ventosa de la plaça de la Vila, dues a baix a mar i una al carrer de Santa Madrona. El 13 d'agost de 1877 els Escolapis s'instal·laven a l'edifici de les Escoles Ventosa a la plaça de la Vila. El nou edifici aixecat amb el llegat Samà estaria disponible a partir de novembre de 1879.

En el context de l'època, la dona continuava essent un dels sectors més discriminats i perjudicats de la societat. Ho il·lustra l'escrit de Teresa Mañé publicat a *El Mensajero* el 27 de juliol de 1887 sota l'epígraf “La democracia práctica”: “[...] la mujer entre tanto no esté instruida, ha de ser siempre la valla insondable que se interpondrá a las aspiraciones del hombre [...] Pueblo demócrata, para gozar la verdadera democracia, precisas instruirte tú e instruir a la mujer...”.

5.4 Amb el menjar no s'hi juga

L'alimentació de bona part de la població era rutinària i discreta. Es menjava pa, sopes d'all, llegums –preferentment mongetes i guixes–, patates, bacallà, arengades ... Les cansaladeries tenien gran demanda, en contrast a la poca llet que es prenia, a excepció de la canalla i la gent gran. Sempre, però, hi havia alguna singularitat com la indicada pel *Diario*: “Se participa a las personas que necesitan leche de burra, se les servirá a domicilio, ordeñandola a su presencia” . Tampoc el consum de peix era important, a excepció de les famílies marineres, i el conill era més habitual

que el pollastre a les cuines de la majoria de cases. La carn hi era absent, a excepció de diades molts assenyalades. Els diumenges i alguns festius també agafava protagonisme l'escudella i carn d'olla. També hi havia consum d'oli i de vi, aquest darrer d'una qualitat poc recomanable. Amb la crisi es va incrementar l'afició a la beguda i el joc, tal com sovint posava de manifest la premsa de l'època. Alguns hàbits actuals com el menjar precuinat també formaven part de la vida dels nostres avantpassats, i així ho recollia un anunci de la Fonda Villanovesa : “el establecimiento cuenta con un precioso surtido de fiambreras para el servicio a domicilio”. En situació de crisi s'entrava en economia de subsistència i la gent aprofitava alguns dels recursos que l'entorn natural posava a l'abast. Anaven a fer musclos o a pescar a la platja i a les roques; a buscar cargols pels camps i marges de les rodalies; bolets, espàrrecs o a caçar moixons amb paranys. Entre aquestes activitats la de prendre raïm no hi era contemplada com es posava de manifest a la premsa: “toda persona que sea hallada en las viñas, camino de éste término o dentro de la población llevando uvas, sin el permiso por escrito del dueño, será entregado al tribunal competente”. Com a complement necessari moltes cases tenien hortet, conills, gallines i altres mitjans escampats per les eixides o les golfes.

5.5 Notes de societat

A excepció d'una minoria burgesa, gran part de la població vestia de forma modesta, sovint amb la brusa i espardenyes pròpies de la classe obrera. La prostitució era una activitat ben arrelada, especialment al carrer Puigcerdà on hi havia moviment fruit de l'activitat ferroviària, i al carrer de Ferrer Vidal a baixamar on hi proliferaven els tallers dels boters. Sovint, les anècdotes relacionades amb aquesta activitat eren noticiables a la premsa local : “para no asfixiarse una señorita salió a tomar el fresco en

mitad de la calle Puigcerdà tan ligerita de ropas que llamando la atención de un municipal, puso el hecho en conocimiento del señor Alcalde” .

Altres delictes menors i majors formaven part de la vida quotidiana, llavors com ara. Veiem alguns exemples del *Diario* de 1884:

Excessos de velocitat, i de cavalls: “Ayer les fue impuesta una multa a dos carreteros que pasaban con sus vehiculos a todo escape por la calle del Correo, sin tener en consideración el daño que podian causar a los transeuntes”.

Violència de gènere: “Los serenos tuvieron que acudir anteanoche a una casa de la plaza de los Carros, para apaciguar a un marido, que en exceso de cariño conyugal acariciaba a su esposa”. Una frivolitat del cronista, avui del tot inacceptable.

Bretolades al mobiliari urbà: “Ayer fueron detenidos y metidos en chirona, los dos muchachos que rompieron uno de los bancos de la Rambla Ventosa”.

Delictes comesos per l'autoritat: “Un edil que habia pasado con su carrito-tartana por la calle de la Fruta en contradirección, infringiendo las Ordenanzas por el firmadas, pasó a la casa Consistorial a satisfacer la multa”.

Per tot això i més, el control i la vigilància eren severes: “Dentro breve plazo no habrá quien infrinja las Ordenanzas gracias al celo que despliegan los dependientes de la Autoridad y a las multas que sín contemplación impone el Sr. Alcalde”.

A un altre nivell, destaca que l'agost de 1883 en un vaixell fondejat a la platja de Vilanova els carrabiners hi trobaren un carregament de tabac barrejat amb el carbó vegetal que transportava.

En arribar l'estiu es publicaven les normes establertes per l'alcaldia que regulaven l'activitat del bany a les platges. Una activitat que aleshores era molt minoritària. Ho publicava *El Mensajero* en la seva edició de 15 de juliol

de 1887. Els homes es podien banyar a la platja de Ribes Roges entre Sant Gervasi i el torrent de Sant Joan, mentre que les dones ho farien a les roques de Sant Cristòfol. Només cap el vespre podrien fer-ho a tocar del torrent de la Pastera. Hi havia la prohibició expressa d'acostar-se a la zona de banys [de les dones] tant per terra com per mar. Les multes en cas d'incompliment de les normes anirien de les cinc a les quinze pessetes.

EPÍLEG

La ciutat va viure aquells anys amb una més que probable sensació d'anar alternant estats d'ànim contradictoris. Els esclats d'eufòria i optimisme sovint anaven lligats a l'àmbit de l'esfera pública: millores dels carrers, disponibilitat de serveis bàsics, el ferrocarril ... En sentit oposat, l'estat de desànim i pessimisme s'imposava sobre la parcel·la més privada dels ciutadans: dificultats de subsistència, condicions de higiene precàries, situació laboral lamentable, quan no, manca de treball. En aquest estira i arronsa entre una societat que cercava la cohesió esforçant-se en modernitzar les seves estructures, i un entorn de crisi material, i sovint moral, la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer podia semblar un referent fora de lloc, gairebé un exotisme de difícil comprensió per a la majoria de la gent. No obstant això, cal circumscriure aquest miracle que fou la institució balagueriana en un context i una voluntat que apuntava insistentment en una direcció: la instrucció i l'ensenyament com a fórmula de progrés i millora social. Per tant, la Biblioteca-Museu no pot entendre's com un element aïllat, forma part d'una realitat que en pocs anys veurà néixer iniciatives com el Col·legi de Segon Ensenyament, els Ateneus, el Centre Teòric i Pràctic, els Escolapis, l'Escola d'Arts i Oficis, convertida després en Escola Superior d'Indústries, i altres de semblants.

La Biblioteca-Museu Balaguer es va afegir a l'oferta cultural de la ciutat. La inauguració oficial tingué lloc el 26 d'octubre de 1884, i quatre dies després ja l'havien visitat més de sis-centes persones. Tres setmanes després el *Diario de Villanueva* indicava: "tenemos el mayor gusto de consignar que desde la inauguración de la Biblioteca-Museo Balaguer cada dia son en mayor número los lectores que acuden a este edificio". El mateix diari havia hagut de desmentir a primers d'octubre la notícia que ells mateixos havien difós en el sentit que caldria suspendre la inauguració d'acord a les

“contradictorias noticias que circulan respecto la salud publica”. En aquelles dates, el país estava pendent dels brots de còlera que havien aparegut en diferents indrets. Amb motiu dels festeigs inaugurals l’Ajuntament repartí carn, pa i arròs, entre els més necessitats. En una de les reunions de la Junta de primers de novembre es va establir que el Museu únicament restaria obert al públic les tardes dels dies festius i amb el requisit de la corresponent targeta d’entrada. En sentit contrari, la Biblioteca restaria oberta diàriament i sense cap mena de condició.

Surge et ambula, diu el lema que presideix el frontis de la Biblioteca-Museu. La Vilanova de 1884 va haver d’afrontar canvis i transformacions d’una densitat i un contingut sense precedents. El salt qualitatiu era notable, però fins i tot així, hagué de reinventar-se en molts aspectes per poder enfilars les escorrialles de segle. Han passat molts anys, i com en tota travessia, a voltes el vent ha bufat a favor i a voltes ens ha anat a la contra. Malgrat tot, continuem navegant, i la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer, síntesi d’una herència i un esperit que ens enorgulleix, ha de seguir sent un del fars que mena la Vilanova del segle XXI.

FONTS BIBLIOGRÀFIQUES

Carbonell Saavedra, Jaume. *Diari personal de Jaume Carbonell Saavedra 1843-1901. Continuat el 1882 pel seu fill Josep Carbonell Rovirosa*. Manuscrit

Comas, Montserrat. *La Biblioteca-Museu Balaguer, un projecte nacional català*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Barcelona, 2007

Freixa, Josep Maria. *Anales de Villanueva y Geltrú (1850-1880)*. Centre d'Estudis de la Biblioteca-Museu Balaguer. Vilanova i la Geltrú, 1959

Garcia Balañà, Albert. “Els altres Misteris de Vilanova: treball i política a la primera industrialització vilanovina (1851-1871)”. Dins: *Ultramar. Política de Víctor Balaguer i progrés per a Vilanova i la Geltrú*. Biblioteca-Museu Víctor Balaguer. Vilanova i la Geltrú, 2000

Martí, Casimir. *Vilanova i la Geltrú 1850-1975. Volúm I. Expansió i Crisis de la Indústria i de la Democràcia 1850-1936*. El Cep i la Nansa. Vilanova i la Geltrú, 1997

Pascual, Pere. *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*. Monografías de Historia Industrial. Edicions de la Universitat de Barcelona. Barcelona, 1999

Puig Rovira, Francesc Xavier. “Els homes i el context”. Dins: *Des de l'andana de Vilanova i la Geltrú*. Lunwerg Editores. Vilanova i la Geltrú, 2006

Tafunell, Xavier. “Banca i mercat de capitals, 1866-1914”. Dins: *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània s.XIX*. Vol. 3. Fundació Enciclopèdia Catalana. Barcelona, 1991

Tubau, Albert. *Antoni Bonaventura Gassó (1752-1824). Apunts de la Vilanova comercial*. Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. Barcelona, 1999

Virella, Albert. *Els anys tristos (1881-1900). Crònica de la decadència de Vilanova i la Geltrú*. Institut d'Estudis Penedesencs. Vilanova i la Geltrú, 1992