

RUTES DE LA VILANOVA INDUSTRIAL

Albert Tubau

2022

Rutes de la Vilanova industrial

Preàmbul

La indústria a Vilanova i la Geltrú

El patrimoni industrial

Les rutes de la industrialització

Ruta 0 - El Museu del Ferrocarril de Catalunya

Ruta 1 - Itinerari Sud o de Mar

Ruta 2 - Itinerari Nord o de la Vila

Ruta 3 - Itinerari Est o de la Piera

Ruta 4 - Elements dispersos

Ruta 5 - Itinerari exterior o del pantà de Foix

L'altre patrimoni industrial

Epíleg

Preàmbul

Fa molts anys que vaig endinsar-me en aquest món apassionant que s'ha conegut com arqueologia industrial. Una disciplina que va iniciar-se els anys seixanta del segle passat al Regne Unit. Vaig tenir l'oportunitat de llegir els pioners, els clàssics en la matèria i les obres fonamentals: *Industrial archaeology* de K. Hudson, la *Blackwell Encyclopedia of Industrial Archaeology*, o *Arquitectura industrial a Catalunya (1732-1929)* de J.M. Muntaner i J. Corredor. Després vindria l'exposició *Catalunya, la fàbrica d'Espanya* al mercat del Born de Barcelona l'any 1985, les Jornades d'Arqueologia Industrial a partir de 1989, o la participació en les activitats de l'Associació del Museu de la Ciència i de la Tècnica i d'Arqueologia Industrial de Catalunya. Aquest i altres organismes impulsarien conferències, jornades de debat i reflexió, publicacions i, sobretot, anirien construint consciència al voltant d'un patrimoni sovint menystingut. La feina era ingent, i en molts casos feiem tard.

Vaig aprendre a posar el focus en les magnífiques fàbriques tèxtils de factura modernista, o els cellers cooperatius –les catedrals del vi–, obra de grans mestres de l'arquitectura; però també en els modestos forns de calç que s'escampaven arreu, o les mostres d'arquitectura de pedra seca que en forma de marges, feixes o mulasses sobreviuen enmig de la vegetació. I és clar, aviat vaig fixar-me en les restes que tenia més a prop, a la meua ciutat.

A Vilanova i la Geltrú es percep un gran desequilibri entre la història industrial de la ciutat i les restes físiques que en resten, començant per allò que en diem la indústria viva. L'estat de decadència és notable.

Vaig fer molts inventaris, moltes fotografies i diapositives, moltes conferències i articles i, fins i tot, vaig fer-me el propòsit de fer una ruta del patrimoni industrial, a semblança del que es feia en altres territoris. Certament, calia molta imaginació. Hi havia més de discurs, de relat, que de restes físiques. El “aquí hi havia” s'imposava amb contundència al “aquí podem veure”. Molt a parlar i poc a veure. Hem estat poc respectuosos i sensibles amb el nostre passat industrial. Hi ha excepcions, però poques.

Cal un exercici entusiasta i poc realista per articular una ruta mínimament solvent. Per tant, vaig renunciar definitivament a una ruta del patrimoni industrial per convertir-la en una ruta de la Vilanova industrial. Ara el guió té més solidesa.

El gener de 2010 l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, a través de la regidoria de dinamització econòmica, presentava un itinerari per la Vilanova industrial com activitat de promoció turística. El format era un sistema d'autoguia amb vídeo que utilitzava tecnologies del moment com mp4, el bluetooth o els codis bidí que

facilitaven l'Oficina de Turisme. La iniciativa estava emmarcada en un Pla de dinamització del Turisme Industrial i la Innovació Tecnològica de Catalunya, junt amb altres municipis que formaven part de la Xarxa de Turisme Industrial (XATIC).

Els vídeos pregravats s'oferien en català, castellà, anglès i francès, i es podien reproduir en sistema mp4, en servei de préstec, o al telèfon mòbil. D'altra banda, els continguts es podien descarregar mitjançant codis bidimensionals situats a les façanes dels edificis que formaven part de la ruta. El guió i l'assessorament va anar a càrrec de qui això signa. L'itinerari proposat s'iniciava al Museu del Ferrocarril i s'ajustava a la primera ruta plantejada en aquest text.

L'invent va durar quatre dies, perquè un cop presentat el projecte a la premsa i haver fet les pertinents declaracions autocomplaents, ningú a l'Ajuntament tenia massa interès en promocionar un pla de dinamització del turisme industrial ni altres extravagàncies que s'allunyessin del guió establert protagonitzat pel carnaval, les gambes, el xató, i poca cosa més.

La voluntat de l'associació de municipis que formaven la Xarxa de Turisme Industrial de Catalunya –XATIC– era, textualment “generar una marca i una línia d'actuació comuna que sigui un instrument de projecció, d'atracció de visitants i de creació d'activitat econòmica i cultural a l'entorn del turisme industrial”. L'assemblea constituent havia tingut lloc el febrer de 2006 a Terrassa. Els dinou municipis fundadors eren: Àreu, Bellmunt del Priorat, Capellades, Cardona, Castellar de n'Hug, Castelló d'Empúries, Cercs, Esparreguera, Granollers, Igualada, Manlleu, Manresa, Palafrugell, Puig-reig, Sant Sadurn d'Anoia, Santa Coloma de Cervelló, Sils, Terrassa i Vilanova i la Geltrú. El 2014 s'hi afegirien altres municipis, però altres caigueren de la llista, com ara Vilanova i la Geltrú. El 2020 els municipis associats ja arribaven a 37. Vilanova ja no hi tornaria a ser, tot i haver-se incorporat altres poblacions com Mataró, Balaguer, Torrelavit, Móra la Nova o Sitges.

L'octubre de 2021, en el marc dels actes commemoratius de 50è. aniversari de la Universitat Politècnica de Catalunya, vaig tenir l'oportunitat de conduir una “ruta politècnica” per la Vilanova industrial adreçada a un grup de personal docent i tècnic de l'Escola d'Enginyeria de la UPC de Vilanova i la Geltrú. Arrel d'aquella jornada em vaig proposar d'actualitzar i ampliar unes rutes de la industrialització adaptades a la situació actual.

Com he dit, la nostra història industrial és rica, el patrimoni industrial que en resta és pobre, pobríssim si el comparem amb altres ciutats del país que també van ser protagonistes del procés d'industrialització.

Cal ajudar-nos dels pocs vestigis físics que ens queden, de molt discurs, i també de monuments, topònims i noms dels carrers, que son els darrers sentinelles que preserven la memòria d'allò que va ser.

La indústria a Vilanova i la Geltrú

En plena redacció d'aquest treball, el 17 de novembre de 2021 els mitjans informaven de la decisió del tancament definitiu de la planta de MAHLE a Vilanova i la Geltrú, prescindint de més de 340 treballadors directes. Un nou daltabaix pel sector industrial de la ciutat.

Tot just feia 75 anys de la constitució de Fundiciones Industriales, S.A. (FISA), predecessora local que la marca alemanya MAHLE acabaria absorbint.

Alguns ingenus encara veiem Vilanova i la Geltrú com una ciutat industrial, potser enlluernats pels precedents familiars, o perquè encara ens hi guanyem les garrofes. Però en això, també hi ha més de passat que de present. Molt més.

Ramon Aymerich, en el seu magnífic assaig *La fàbrica de turistes. El país que va canviar la indústria pel turisme*, assenyala: “Catalunya es té ella mateixa per una societat industrial. Però això es perquè les mentalitats canvien molt més lentament que els fets”. Doncs això.

La particularitat de la industrialització de Vilanova i la Geltrú resideix en les bases del seu naixement. A diferència d'altres indrets, la ciutat no disposava d'activitats tradicionals gremials, ni d'una protoindústria de perfil més artesanal que industrial, ni manufactures de llana, ni –com en el cas de Barcelona– una potent xarxa d'indústria de teixits d'indianes.

Vilanova i la Geltrú –com bona part del Penedès marítim– havia constituït una important activitat comercial derivada de l'exportació dels excedents de l'activitat vitivinícola, especialment vins i aiguardents. Exportacions a l'Europa atlàntica o a les colònies americanes, i tota mena de negocis, uns més transparents que altres, a terres de ultramar –sobretot a Cuba–, que facilitaren l'acumulació de importants capitals comercials que un cop repatriats permeteren d'aixecar espectaculars residències particulars dels *americanos*, edificacions destinades a associacions, escoles i altres equipaments; infraestructures urbanístiques, l'abastament d'aigua potable o la línia del ferrocarril i, també, constituir un entramat de fàbriques tèxtils de filats i teixits de cotó. Una evolució efervescent de la Vilanova agrària a la Vilanova comercial, i el pas d'aquesta a la Vilanova industrial.

La ciutat seguiria, en definitiva, la recepta del vilanoví Antoni Bonaventura Gassó que el 1816 havia publicat l'al·legat industrialista *España con industria fuerte y rica*. En poc més de quaranta anys Vilanova i la Geltrú va veure com s'aixecaven fins a vuit fàbriques tèxtils. A la fàbrica de la Rambla seguiren la fàbrica del Portal a tocar de l'actual plaça dels carros; la fàbrica de Mar; Puig, Rafecas i Cia “cal Xoriguer” a Cap de Creu; la fàbrica de cal Marquès; ca l'Escoda al carrer de Sant Roc; cal Ganeta a la rambla Nova, i Bresca, Samà i Cia al capdavant del carrer de l'Aigua. Totes eren de teixits de cotó excepte la darrera, dedicada als

teixits de llana. Durant el XIX sorgiren moltes altres empreses entre artesanals i industrials que complementaven el tèxtil o s'orientaven a nous sectors. En el metal·lúrgic cal citar la Ferreria de Sant Josep, hereva de la foneria Karr, Samà i Cia, i on anys a venir s'instal·larien els Tallers Tomàs. Altres experiències foren la foneria d'Isidre Roset al carrer Llibertat, diverses fàbriques de conserves de fruita, les bòbiles que feien material per a la construcció, la fàbrica de vidre, la del gas o La Paperera del carrer Unió. La crisi de finals de segle –inestabilitat dels mercats, aprovisionament de cotó, encariment del carbó, polítiques lliurecanvistes, crisi financera, ...– provocarien el tancament de la fàbrica de llanes i aturades intermitents a la resta d'establiments. Malgrat això, i després de l'efecte devastador de la fil·loxera que arrasava les vinyes, Vilanova apostaria decididament per la indústria. Encetat el segle XX es constituïa l'Escola Superior d'Indústries i un any més tard s'instal·lava l'empresa italiana Pirelli i Cia dedicada a la fabricació de cables elèctrics aïllats. S'assajava, així, la primera experiència seriosa de diversificació industrial. Vilanova s'havia estat avançada en el proveïment de gas, però anava tard en el procés d'electrificació. Però l'empenta industrial no afluiria. Abans de la guerra la ciutat veuria néixer iniciatives de tota mena: la fàbrica de gèneres de punt de Francesc Navarro, els tallers de la companyia ferroviària MZA “el Recorrido”, la tèxtil de Bonaventura Freixa; La Calibradora Mecànica fundada per suïssos; l'empresa de capital local Materials Hidràulics Griffi dedicada a la fabricació de ciment blanc; la fàbrica de cintes de seda de Josep Castany –després Burguès–, o la cotonera Font Vilaseca “la fàbrica Nova”. Després de la guerra civil es constituïria la foneria de ferro Fundiciones Industriales (FISA) vinculada a les nissagues dels Marquès-Bultó. A les empreses tèxtils supervivents del XIX s'hi afegirien altres de més modestes dedicades al cotó o les fibres artificials: Murillo y Freixa, Prat Musté, Fontanals, Garriga, Ricart, Pallejà, Pascual, Ballester ... Als anys 50, i al voltant de l'avicultura, es consolidaren diverses empreses especialitzades. S'aixecava la fàbrica Suministros Agropecuarios “els Francesos”. A partir dels Talleres Camacho i altres consociades naixia Industrias Mediterráneo (IMSA) dedicada a peces de fosa pel sector de l'automòbil. També sorgien altres petites empreses del metall com Crolls, Robbins, Geclisa, Polinax i altres. Als anys seixanta Pirelli aixecava una nova planta de productes de goma a la zona de La Plana sota la raó de PICSA, i que després passaria a Dayco i al grup italià Megadyne. En el sector tèxtil vindrien Belcor, Peyton, Madofa, Maitex i altres. Les destil·leries MG –amb antecedents vuitcentistes– també agafaren volada. Més endavant naixeria Hitecsa com a fabricant de sistemes d'aire condicionat, Glass en el sector de la refrigeració; i més orientades al disseny i fabricació de mobiliari urbà i altres activitats, sorgien Manufactures Mago o DAE. També cal esmentar els casos de AKO, Gusmer o Dradisa, les drassanes Morató. Però la darrera part de segle reservava transformacions profundes. El tèxtil s'enfonsava fins la seva

desaparició víctima d'una deslocalització generalitzada. Ni les noves plantes aixecades fora del nucli urbà – com cal Marquès o cal Ganeta – frenaren la davallada. La reconversió industrial era un fet, i l'opció per esdevenir Zona de Urgente Reindustrialización (ZUR) era desesperada. FISA –ja en mans de l'alemanya MAHLE– es traslladava a Mas d'en Puig. Al carrer Tarragona continuava l'activitat la filial nord-americana SPE-Dana, abans de marxar a la zona de la Masia en Frederic. Pirelli havia aixecat la nova planta de Cavigel, compartint veïnatge amb KUKA, alhora que Componentes Vilanova agafava el relleu de IMSA. Encetat el nou segle, la fàbrica Griffi aturava la seva activitat després d'haver format part dels grups Valenciana de Cementos i Cementos Mexicanos (CEMEX). Acabant el primer quart del segle XXI, i després del tancament de MAHLE, la indústria vilanovina mostra un panorama que bascula entre les herències del passat: Prysmian Cables , Megadyne Rubber, Componentes Vilanova, Destilerías MG o Hitecsa, entre altres, i algunes iniciatives innovadores com Monocrom, KUKA i alguna més.

Per ampliar informació sobre aquest capítol es pot consultar el treball *Vilanova i la Geltrú, una història industrial* a la pàgina web alberttubau.cat

El patrimoni industrial

Fou a la dècada dels seixanta del segle XX que el patrimoni preindustrial o industrial va començar a posar-se en valor a molts països d'Europa, especialment a la Gran Bretanya, bressol de la Revolució Industrial.

El concepte d'arqueologia industrial –degut a Donald Dudley– va començar a estendre's a partir de 1955 i el moviment va posar l'atenció en elements que havien esdevingut simbòlics o populars com la Euston Station a Londres, o altres que pel seu valor tècnic i històric mereixien la preservació, com el Iron Bridge, prop de Manchester.

S'estaven perdent molts elements arquitectònics i tècnics que havien estat referents del nostre procés de industrialització. Fàbriques velles, màquines rovellades o xemeneies decadents, eren menyspreades per una societat que tenia pressa per avançar cap una nova modernitat, enlluernats per l'expansió urbanística, l'economia especulativa, i altres derivades per poder guanyar diners fàcilment i no haver d'embrutar-se les mans.

A Catalunya, el Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica ha estat l'element impulsor de vetllar i difondre el patrimoni tècnic i industrial del país a través de la seva seu central al Vapor Aymerich, Amat i Jover a Terrassa, i a través del sistema de museus escampats arreu del territori i que representen diverses activitats i sectors de desenvolupament.

Cal tenir en compte la feina divulgativa de l'Associació del Museu de la Ciència i la Tècnica i l'Arqueologia Industrial de Catalunya (AMCTAIC).

El Pla Especial i Catàleg del patrimoni històric-artístic de Vilanova iniciat el 1984 incorporava elements com del sector econòmic-industrial com la Peixateria Vella, el magatzem de Fecea, la rotonda dels Tallers dels Ferrocarrils, l'Estació de ferrocarril, el Mercat Públic, l'Escorxador, el Far i les torres dels dos molins de vent de la serra de Santa Llúcia.

La de cal Ganeta és la única xemeneia convertida en monument que està protegida i forma part del catàleg municipal de patrimoni. Esmert a part mereixen els grups d'habitatges obrers o residencials promoguts els anys cinquanta i seixanta per moltes de les empreses industrials.

El patrimoni industrial pot ser classificat en diverses categories segons els paràmetres a considerar. Voldria posar l'accent en la categorització segons les seves condicions de ús, de preservació i de percepció.

Un primer nivell ens permet diferenciar entre el patrimoni viu i el patrimoni mort, aquell que ha desaparegut i únicament persisteix a la memòria o en forma de topònim o nom de carrer.

Entre el patrimoni viu, existent i tangible, podem contemplar els següents subgrups: patrimoni reutilitzat, monuments, patrimoni passiu, habitatges obrers, indústria viva, patrimoni complementari o continguts (elements físics o documentals).

Dins del patrimoni mort considerem el patrimoni perdut, el patrimoni irrecuperable –malgrat en quedin vestigis–, i aquells elements que han deixat de ser patrimoni per a convertir-se en memòria (topònims, noms de carrer ...).

En veiem alguns exemples aplicats a Vilanova i la Geltrú.

Patrimoni reutilitzat

La Paperera convertida en Institut Municipal d'Educació i Treball, els antics equipaments ferroviaris convertits en el Museu del Ferrocarril de Catalunya, l'Escorxador convertit en Escola i Conservatori Municipal de Música, el magatzem de la companyia Riegos-Fecsa convertit en restaurant, el far marítim convertit en Museu, o diversos molins de vent adaptats com a habitatges ...

Monuments

La xemeneia de cal Ganeta, la font de la plaça del Pou, la font de la plaça Miró de Montgròs, la font de la plaça dels carros, la font de ferro, el molí de mar ...

Patrimoni passiu

La Peixateria Vella, l'edifici de Calderes de Pirelli, la xemeneia de cal Roset, la xemeneia de la Calibradora, el pont del ferrocarril del Griffi, o la fàbrica de l'aiguacuit ...

Aquests son elements susceptibles de desaparèixer a curt termini si no disposen d'algun grau de protecció, com és el cas de la Peixateria Vella

Habitatges obrers o residencials

Habitatges de la fàbrica de la Rambla, les cases de cal Marquès, els habitatges de la fàbrica de Mar, els blocs de la Pirelli, el Palau de l'Obrer, cal Terzi, els habitatges de la fàbrica Nova, els blocs de la Renfe ...

Indústria viva

Prysmian Cables, Componentes Vilanova, Megadyne Rubber, Destilerías MG, la Base de Manteniment de Renfe, Hitecsa, Monocrom, KUKA, Bodega Jaume Serra, Celler de Viticultors ...

Patrimoni complementari

Entenem com a tal aquells elements del patrimoni que és pròpiament industrial, però que permet interpretar molts aspectes del procés de industrialització: residències d'*americanos* com can Pahissa, el Pòsit de Pescadors, l' Eixample Gumà,

l'antiga seu del Banc de Vilanova, Josep Tomàs Ventosa i la plaça de la Vila, l'Escola d'Enginyeria o la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer ...

Continguts físics o documentals

Em alguns casos el patrimoni de la industrialització el formen els continguts, no pas els continents. En aquest sentit, cal tenir en consideració els continguts de determinats museus (el bot salvavides del Museu del Mar, o bé els continguts del Museu del Ferrocarril), col·leccions privades com la de Francesc Pujadas, elements preservats per algunes empreses o institucions (la premsa de plom de Pirelli o les instal·lacions del tint del Pòsit de Pescadors), o arxius empresarials (fàbrica de la Rambla, Pirelli ...).

Patrimoni perdut

La fàbrica de cintes de seda (1995) al carrer Meridional, els Tallers Caba (1998) al carrer del Codonyat, el portal de la FISA (2000) al carrer Tarragona, les estructures de Robert Maillart de Pirelli (2005) a la rambla de J.B. Pirelli ...

Patrimoni irrecuperable

La nau de CIAP “els francesos”, el molí de l'Escardó ...

De patrimoni a memòria

Els noms dels carrers de la zona de la Bòbila o la Piera, els carrers de Ferrer Vidal, Manuel Marquès, del Gas, Vapor, Ca l'Escoda, forn de Vidre, la Turbina, de la Filatura, de la Fruita ... ; rambles de J.B. Pirelli o de l'Exposició ...; o les places de Gumà i Ferran, del Cubilot, de la fàbrica Nova ...

El franquisme fou poc o gens sensible amb el patrimoni industrial del passat. Les restes físiques d'antigues fàbriques, algunes de bella factura arquitectònica, s'abandonaven impunement a la seva sort. Les fàbriques eren sinònim d'espais bruts i lletjos que, a més, acollien una classe obrera majoritàriament hostil als governants i propensa a vel·leïtats revolucionàries.

La democràcia fou més amable amb aquells espais i cuidaria de recuperar-ne molts d'ells per a usos d'equipaments multifuncionals.

Paradoxalment, fou l'exèrcit republicà en retirada qui el 21 de gener de 1939 – darrer dia de guerra a Vilanova i la Geltrú– volaren la fàbrica Pirelli. Un cas d'autodestrucció i exemple de l'absurda política de terra cremada, gens habitual durant la guerra d'Espanya, al marge de la voladura de ponts i infraestructures semblants. Les instal·lacions originals d'estil modernista, obra de Josep Font i Gumà, foren pràcticament destruïdes en la seva totalitat, i la reconstrucció de postguerra respongué a una arquitectura racionalista, convencional i poc

atractiva. Als anys seixanta s'enderrocaren alguns edificis supervivents de la primera època, així com l'esvelta i altíssima xemeneia de maó.

D'altra banda, la ciutat ha perdut en els darrers anys elements notables del patrimoni industrial, carregats de història i de valors tècnics o arquitectònics.

Ens limitarem a citar uns exemples ben significatius a criteri de l'autor.

L'any 2000 s'enderrocaven les construccions del que havien estat la foneria FISA, Fundiciones Industriales, S.A. , quan l'activitat industrial sota la raó social de MAHLE ja s'havia traslladat a les noves instal·lacions als afores de la ciutat. Els terrenys de FISA –empresa vinculada a la família Bultó-Marquès– havien estat ocupats des de 1855 per la fàbrica de filats i teixits de cotó Puig, Rafecas, Marqués y Cía, Cal Xoriguer. Era, per tant, l'espai urbà que durant més temps havia ocupat activitat industrial. Algunes veus demanaren que es preservés el majestuós portal d'entrada a la fàbrica coronat per una reixa de ferro forjat amb la inscripció de l'any de constitució de la societat primigènica el 1855. Un portal d'obra a semblança d'altres que s'han conservat com el de La España Industrial o el de La Maquinista Terrestre y Marítima. La seva preservació no va ser possible.

Amb anterioritat havia estat desmuntada la fàbrica de cintes de seda que fou de Castany, i després Burguès. Després de molts anys sense activitat, la instal·lació estava en perfecte estat: telers, eines, mostraris, producte acabat ... En pocs dies no hi va quedar res. De res van servir els esforços de qui això subscriu per poder recuperar algun element emblemàtic o, en el seu defecte, fotografiar o filmar les instal·lacions. En cas de no poder preservar físicament una construcció o el seu contingut, és important poder documentar-ho adequadament, tal com es va fer al Poblenou abans d'aixecar la Vila Olímpica. En el cas que ens ocupa, no va ser possible.

Un cas semblant fou el de la façana modernista dels anomenats Tallers Caba, enderrocats el 1998. Un edifici atribuït a l'arquitecte modernista Josep Font i Gumà aixecat, molt probablement, entre 1901 i 1902. L'edificació ocupà diferents activitats, però la més visible fou a partir de 1926 quan s'hi instal·là el taller de reparacions mecàniques de la família Caba amb el nom Garage Sport, agència de la marca d'automòbils Ford. Aleshores, aquell carrer era la carretera de Barcelona a Calafell que començava a notar l'increment del pas de vehicles.

Quan Pirelli va abandonar les velles instal·lacions de Baix a mar al voltant de 2005 i s'instal·là a la zona de la masia del Notari, la única construcció que es va preservar va ser l'edifici de Calderes, conegut amb aquest nom perquè era l'espai que ubicava les calderes que produïen el vapor industrial que la fàbrica necessitava. Mentre, es van enderrocar algunes de les poques edificacions d'estil modernista a

base de maó vist i grans finestrals, arquitectura pròpia de les construccions “a l'anglesa” amb espais interiors susceptibles de ser reaprofitats per a nous usos.

En les feines d'enderrocament també es perderen les obres d'ampliació de la fàbrica fetes els anys 1913 i 1914 i que eren obra de l'enginyer suís Robert Maillart. Es tractava d'algunes naus de planta rectangular amb forjats reticulats i la utilització de pilars fungiformes i lloses armades. Una solució tècnica singular i que fou una important novetat en el seu moment, permetent naus de formigó amb grans llums entre pilars i evitar riscos de tensions per esforços tallants. Avui, el futur de l'edifici de calderes encara és un interrogant.

I permeteu-me encara un darrer episodi, més anecdòtic, però molt il·lustratiu. Durant molts anys, un dels pocs llocs que permetien fer una lectura precisa de la història industrial de la ciutat eren els magatzems dels recuperadors de deixalles, els coneguts drapaires. Alguns d'aquells magatzems es convertiren en veritables dipòsits de relíquies procedents de les velles fàbriques que ells mateixos havien contribuït a desmuntar i liquidar. Vaig tenir l'oportunitat de comprovar-ho en primera persona quan el febrer del 2000 s'enderrocà el gran magatzem de l'empresa de recuperació Hijos de Francisco Pujades, S.L. que havia funcionat des de 1947 al carrer Llibertat, on antigament havia estat la fàbrica de pedres artificials de J. Sas. Al seu interior s'hi acumulaven tota mena de draps i teixits de les velles fàbriques tèxtils que després es duïen a molins paperers i a la fàbrica La Paperera, restes de tubs de ferro dels Tallers Tomàs, llançadores i bitlles de fil de cotó de cal Marquès, retalls de productes acabats de Madofa o de cal Ganeta, cintes i mostraris de la fàbrica de cintes, una caixa de cabals de la fàbrica El Fénix, i materials diversos procedents de La Calibradora, la FISA o la Fàbrica Nova. Allò, certament, eren les catacumbes de la industrialització vilanovina, un oasi on reposava la memòria industrial de la ciutat. Avui, però, d'aquella Vilanova capdavantera en recursos productius del sector cotoner no en queda ni un sol teler.

I per tancar aquest capítol, una paradoxa interessant. Vilanova i la Geltrú ha estat una ciutat ferroviària, un extrem tant inequívoc com poc reconegut. Al voltant del ferrocarril la ciutat ha viscut importants moviments demogràfics: amb la construcció de la línia original, amb el personal d'estació i de serveis, amb la construcció de la doble via, o amb la implantació dels tallers de la companyia ferroviària MZA. Cap empresa o sector industrial ha tingut un impacte demogràfic semblant. Malgrat tot, la Vilanova ferroviària ha estat ignorada, amagada per la Vilanova industrial, més particularment, per realitats industrials potents com Pirelli, cal Marquès i altres.

Paradoxalment, un dels principals llegats patrimonials de la ciutat ens l'ofereix avui el Museu el Ferrocarril de Catalunya.

Les rutes de la industrialització

Com ha quedat dit, la realitat, tossuda i obstinada, va fer-me renunciar a una pretesa ruta del patrimoni industrial, o arqueologia industrial, a canvi d'una més consistent i honesta ruta de la industrialització o de la Vilanova industrial. Aquesta decisió no millora el catàleg de les restes conservades, ni permet visualitzar o aflorar més vestigis, però ens aporta relats addicionals mitjançant espais, topònims o noms de carrer que ajuden a complementar una interpretació més precisa del passat industrial.

L'any 1995 el Departament de Comerç, Consum i Turisme de la Generalitat de Catalunya i el Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya editaren unes *Rutes del Patrimoni Industrial*.

Al llarg de 24 pàgines es presentaven sis rutes en forma de itinerari turístic arreu del nostre país, posant l'accent en els elements més característiques i els seus museus singulars de cada zona.

La ruta número 5 s'endinsava pel Camp de Tarragona, El Penedès, l'Anoia, la Segarra, l'Urgell i la Conca de Barberà, i s'hi destacaven el Museu del Ferrocarril i la fàbrica Pirelli de Vilanova i la Geltrú, el celler Güell de Garraf, el Museu del Vi de Vilafranca del Penedès i les caves Codorniu i Freixenet de Sant Sadurní d'Anoia. Era, òbviament, una guia molt selectiva i elitista, on no hi cabien les engrunes.

I ara que ve a tomb, cal dir que qui això signa és l'autor de l'estudi *Arqueologia Industrial al Penedès*, que el 1995 fou mereixedor d'un accèssit al Premi d'Investigació Ramon de Penyafort atorgat pel Museu de Vilafranca del Penedès. El 2001 l'Institut d'Estudis Penedesencs en publicà una versió reduïda a cura de Joan Solé i Bordes sota el títol *Tradicció i desenvolupament, artesanía i indústria al Penedès contemporani (Arqueologia Industrial al Penedès)*. Ambdós textos poden consultar-se a la pàgina web alberttubau.cat

Una revisió, que no actualització, feta el 2021 ha permès fer una valoració d'urgència i constatar que en aquestes prop de tres dècades, una eternitat, el nostre patrimoni industrial ha suportat molt malament el pas del temps.

Dit això, presentem tot seguit les diverses rutes proposades amb les claus de interpretació corresponents.

Hem intentat que les rutes tinguin un format comú i homogeni, de manera que puguin fer-se individualment o bé es puguin combinar entre elles.

Les tres rutes principals, de marcat caràcter urbà, parteixen i finalitzen al Museu del Ferrocarril de Catalunya a la plaça d'Eduard Maristany, autèntic vaixell insígnia del patrimoni industrial de la ciutat. La Ruta 0 es limita a fer un monogràfic sobre aquest museu sintetitzant els aspectes més rellevants dels continents i del contingut. Aquest és el nostre km 0.

La Ruta 1 –itinerari Sud o de Mar–, la considerada bàsica o principal, surt del Museu del Ferrocarril i segueix un recorregut circular relativament curt i molt focalitzat a la zona de Baix-a-mar. Aquest itinerari pot incloure o prescindir del traçat que enllaça amb el Passeig Marítim i el Port a partir del carrer de Conxita Soler.

La Ruta 2 –itinerari Nord o de la Vila– també encaixa amb la primera, però permet fer el recorregut de forma independent a partir del mateix Museu del Ferrocarril per endinsar-se cap el centre de la ciutat en un recorregut una mica més llarg, divers i complet.

La Ruta 3 –itinerari Est o de la Piera– també connecta amb les dues rutes precedents, tenint el mateix origen i final al Museu del Ferrocarril. En aquest cas l'itinerari descobreix algunes singularitats al voltant de la zona de la Bòbila o de la Piera.

La Ruta 4 no defineix pròpiament un itinerari. Es tracta d'una mena de calaix de sastre que recull aquells elements dispersos que escapaven del radi d'acció aconsellable i que, per tant, no permetien incorporar-los a cap de les rutes definides prèviament.

En aquest punt m'he permès de incorporar uns elements relacionats amb allò que els especialistes anomenen l'arqueologia de la guerra civil i que tracten com una mena de subgrup de l'arqueologia industrial. Sense aturar-me en el debat de la seva conveniència, m'he limitat a considerar dues tipologies d'elements rellevants a la nostra ciutat: les defenses costaneres i els refugis antiaeris.

Finalment, la Ruta 5 pot requerir d'algun mitjà de locomoció per salvar els prop de 10 km que condueixen des del Celler de Viticultors de Vilanova i la Geltrú fins poc més enllà del pantà de Foix a través de la carretera BV-2115. Aquest itinerari transita pels termes municipals de Vilanova, Cubelles i Castellet i la Gornal, i permet veure alguns elements patrimonials singulars com molins hidràulics, pous de glaç, forns de calç o el mateix pantà de Foix.

Afortunadament, Vilanova i la Geltrú és una ciutat planera i amable que permet transitar a peu tranquil·lament.

Tot i plantejar-se en forma de rutes circulars completes, hom pot fer traçats parcials a la seva voluntat. Per aquesta raó els espais estan numerats i permet seguir el guió a discreció. El primer número correspon la ruta seleccionada, mentre que el segon indica l'espai o element concret.

Tant a la taula resum com a la descripció dels espais, aquests es presenten amb un fons blanc o bé amb un fons lleugerament ombrejat.

El fons blanc ens indica que es tracta d'un espai del patrimoni industrial físic, existent i tangible (la Paperera, la xemeneia de cal Ganeta, el molí de Mar ...). Contràriament, els espais ombrejats es corresponen amb elements del patrimoni industrial dels que ja no en queda cap resta física, més enllà d'un topònim, el

nom d'un carrer, o el record d'allò que va existir (carrer de la Fruita, Tallers Tomàs, fàbrica de cal Marquès ...). També trobarem ombrejats aquells elements que, tot i existir físicament, no formen part del patrimoni industrial, però ens ajuden a contextualitzar la industrialització (Can Pahissa, el Foment del Treball o l'Escola d'Enginyeria).

Així mateix, cada espai numerat va acompanyat de la seva localització (adreça o coordenades) i de la tipologia d'element: un element físic, un element ja desaparegut, un topònim, o bé un element complementari. Aquests darrers no tenen una vinculació directa amb la industrialització, però esdevenen un complement necessari per entendre i interpretar la història industrial. En son exemples la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer, l'Ateneu de Vilanova o el Banc de Vilanova).

Quan no es tracti d'elements físics, al costat de la referència, topònim, element desaparegut o complementari, s'hi detalla el discurs o relat associat.

A l'inici de cada ruta s'indica de manera ordenada el nom de places i carrers que formen l'itinerari.

Després, un resum permet identificar les paraules clau o les singularitats d'aquella ruta, acompanyat de la taula on es detallen l'ordre dels espais, adreça, la tipologia i el discurs associat.

Finalment, i seguint el mateix ordre, es fa una breu descripció dels diversos espais o elements.

Els recorreguts definits permeten enllaçar itineraris d'una mateixa ruta o de rutes diferents, de manera completa o parcial.

L'autor és conscient que caldria un plànol de suport per percebre millor els recorreguts.

Ruta 0 - El Museu del Ferrocarril de Catalunya

Del Museu del Ferrocarril de Catalunya a la plaça d'Eduard Maristany surten les tres rutes urbanes detallades en aquest treball. No és cap casualitat. Avui, el Museu del Ferrocarril és el quilòmetre 0 del patrimoni industrial de la ciutat, el centre neuràlgic de la nostra arqueologia industrial, i, sense cap mena de dubte, la joia de la corona, i un important pol d'atracció de visitants.

Atesa la precarietat d'altres mostres significatives del patrimoni industrial, el Museu del Ferrocarril podria acollir a les seves instal·lacions un espai de interpretació de la industrialització vilanovina, tenint en compte l'estreta vinculació entre indústria i ferrocarril. Aquest museu és l'únic element de la ciutat i de la comarca que forma part del sistema de museus del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.

A la plaça d'Eduard Maristany –la plaça de l'estació– hi conflueixen tres espais emblemàtics de la ciutat: el Museu del Ferrocarril, la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer i l'Escola Politècnica Superior d'Enginyeria, que relliguen economia i indústria, cultura i ensenyament. Així, doncs, no és estrany que el Museu del Ferrocarril ens mereixi un capítol particular.

El museu ocupa l'antic dipòsit de locomotores de vapor i altres instal·lacions complementàries. Dins la rotonda semicircular s'hi conserven molts dels vehicles que il·lustren la història del ferrocarril. La rotonda, la placa i el pont giratori de 23 metres, els dipòsits d'aigua, les naus, l'antic economat i altres elements, formen un espai singular que aplega un univers fascinant de cotxes de viatgers, locomotores de vapor, dièsel i elèctriques.

Els orígens del museu es remunten a l'any 1972 i a iniciativa de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona en el marc de la celebració a la capital catalana del XIX Congrés de Modelistes Europeus del Ferrocarril (MOROP). Amb motiu de l'esdeveniment es va reunir a Vilanova i la Geltrú –ciutat que disposava d'un gran dipòsit de locomotores que no funcionava des de 1967– una mostra de locomotores de vapor per a la seva exposició. Bona part d'aquest material traslladat d'arreu de l'Estat va quedar-se a la ciutat, convertint-se en l'embrió del futur museu.

La Vilanova ferroviària havia començat a caminar poc temps abans que s'inaugurés la línia ferroviària amb Barcelona el 29 de desembre de 1881.

A partir d'aquell moment, la necessitat de personal d'estació, de manteniment, o dels que cuidaven de les primeres cotxeres, va suposar l'arribada a la ciutat de molts treballadors. Un moviment que es va accentuar amb la construcció de la doble via els anys 1911-1913 i, sobretot, en establir-se a la ciutat a partir de 1916 els tallers de manteniment de la Compañia de Ferrocarriles de Madrid a

Zaragoza y Alicante (M.Z.A). Els tallers es coneixerien popularment com “el Recorrido”.

Inicialment, les instal·lacions ferroviàries disposaven d'unes cotxeres i magatzems per a protegir i fer el manteniment de les locomotores.

El 1904 i des del recentment constituït Fomento del Trabajo de Vilanova i la Geltrú s'impulsaria la idea d'establir a la ciutat els tallers ferroviaris de la companyia ferroviària MZA. El principal argument és que la ciutat disposava de terrenys suficients per aplegar aquella infraestructura, espais de reserva de la Companyia i que en el seu moment havien acollit l'Exposició Regional de 1882. Tot indica que el Consell d'Administració de la Companyia ja havia pres en consideració aquella proposta. Des de 1908 la companyia estava presidida per Eduard Maristany i Gibert (Barcelona, 1855-1941), el marquès de l'Argentera, propietari de la finca de Solers.

Les obres dels nous tallers de manteniment que incloïen la rotonda actual i els seus elements complementaris començaren cap el 1916. Bona part de les instal·lacions anaren a càrrec de la Maquinista Terrestre y Marítima, empresa especialitzada en infraestructures ferroviàries i equipament mòbil.

La construcció dels nous tallers i equipaments complementaris finalitzaria el 1922. Algunes veus apunten que l'actual rotonda o dipòsit, amb un estil arquitectònic inconfusiblement modernista, fou construït el 1919.

Després de l'exposició de vehicles a la rotonda vilanovina el 1972, començaren a aixecar-se algunes veus de la ciutat i d'altres indrets del país reclamant la necessitat d'un Museu del Ferrocarril. La reivindicació va accentuar-se el 1881 aprofitant els actes commemoratius del centenari de l'arribada del ferrocarril. Encara caldria esperar uns anys.

El Museu del Ferrocarril s'inaugurava el 5 d'agost de 1990. Era un projecte conjunt impulsat per Renfe, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de la ciutat. El 1993 Renfe encarregaria la gestió del museu a la institució Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). El govern de Catalunya va cuidar-se de la rehabilitació de l'edifici de la rotonda, i Renfe va cuidar-se de restaurar els vehicles i adequar els espais.

El 2010 es va signar un nou conveni de col·laboració entre l'Ajuntament, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.

Els principals actius de l'actual museu són el continent i el contingut. Entre els edificis destaca la rotonda, els dipòsits d'aigua, la nau del pont grua.

L'edifici principal del museu que acull la recepció, part administrativa, botiga, biblioteca, espai infantil, espai expositiu o sala d'actes, ocupa el que havia estat l'antic economat pels treballadors de Renfe dels anys setanta.

La rotonda o dipòsit d'estil modernista disposava de dotze vies amb fossat per poder fer el manteniment corresponent. En ser un espai cobert més protegit s'hi disposen els vehicles més valuosos de la col·lecció.

Els dipòsits d'aigua eren elements imprescindibles per alimentar les màquines de vapor. Destaquen dos dipòsits metàl·lics sobre pilars de forja i un de formigó amb cubeta metàl·lica. El 2006 la planta octogonal d'aquest darrer dipòsit es va convertir en l'Espai Gumà per interpretar la història del ferrocarril a la ciutat. El 2001 l'antiga nau del taller de subministraments va convertir-se en l'Espai Segle XXI per a exposicions temporals.

La nau pont-grua és un dels espais més antics i actualment està catalogada com a Bé Cultural d'Interès Local (BCIL) en el pla especial de protecció del patrimoni de Vilanova i la Geltrú. S'hi feien reparacions generals i disposava de sis vies amb fossat, i d'un pont-grua capaç d'elevat 40 tones.

El museu disposa d'una col·lecció de més de seixanta vehicles, destacant les vint-i-vuit locomotores de vapor, a més d'altres elements importants com la taula d'enclavaments i un pont de senyals provinents de l'Estació de França.

Entre els molts vehicles del museu caldria destacar-ne alguns per la seva originalitat o antiguitat. El cotxe BB-2597 "Harlan" de 1878, l'únic vehicle que es conserva dels primers que es van introduir a Europa al segle XIX procedent d'Estats Units; el cotxe de viatgers C-2302 "Tercera" de l'any 1905, restaurat el 1991 per alumnes del IMET; les dues locomotores de vapor "Mikado" 141F-2101 i 141F-2348 dels anys cinquanta construïdes per la Maquinista Terrestre y Marítima; la important locomotora de vapor 030-0233 "Caldas" de 1887, la més antiga que es conserva fabricada al país. La locomotora de vapor 1-1-1, la "Mataró" i tres cotxes, és una rèplica de la que va inaugurar el trajecte entre Barcelona i Mataró el 1848, i que va construir la Maquinista el 1948 per a la celebració del centenari. La locomotora Clot 020-0210 "Teresita" és un vehicle de maniobres de 1885.

Entre les locomotores dièsel destaquem el Talgo II "Virgen de Begoña" amb locomotora 350-003 3T i quatre cotxes construït el 1949 als EE.UU.

Finalment, entre les locomotores elèctriques posem l'accent en el model 278-007 Renfe 7807 "Panchorga" construïda als anys cinquanta als EE.UU.; o el model 281-007, Renfe 1004 construïda per CAF el 1929.

Com a complement de les instal·lacions l'any 2000 va posar-se en funcionament la biblioteca i centre de documentació. Més endavant s'hi afegirien l'antiga biblioteca i arxiu de la companyia ferroviària MZA.

RUTA 1

Itinerari Sud o de Mar

Museu del Ferrocarril

Plaça d'Eduard Maristany

Carrer del Forn de Vidre

Carrer de la Llibertat

Plaça de la Immaculada Concepció

Carrer de Conxita Soler

Carrer del Gas

Passeig Marítim

Carrer dels Boters

Carrer de la Fassina

Pujada del Far de Sant Cristòfol

Passeig del Molí de Mar

Passeig Marítim

Rambla de la Pau

Carrer de Ferrer i Vidal

Carrer de Pere Jacas

Rambla de Joan Baptista Pirelli

Carrer de la Boia

Rambla de la Pau

Plaça de Gumà i Ferran

Rambla de Josep Tomàs Ventosa

Rambla de l'Exposició

Avinguda de Víctor Balaguer

Plaça d'Eduard Maristany

Resum

El recorregut es centra al barri de Baix-a-mar que concentra i sintetitza el naixement i el creixement de la indústria local. De la Vilanova comercial que exportava vins i aiguardents, desenvolupant activitats complementàries com la indústria dels boters i les fassines d'aiguardent, a la Vilanova industrial que a partir dels capitals comercials va aixecar empreses cotoneres com la fàbrica de Mar de Josep Ferrer i Vidal, o va fer arribar el ferrocarril de la mà de Francesc Gumà i Ferran. Fruit de tot plegat, el 1901 s'instal·lava al barri mariner l'empresa italiana Pirelli, dedicada a la fabricació de cables elèctrics aïllats.

En aquest punt constatar l'evolució de les fonts d'energia. De la xemeneia de cal Roset, una foneria que disposava de màquina de vapor, a l'edifici de factura modernista de la Riegos y Fuerzas del Ebro –després FECSA– a l'indret on hi havia la primera fàbrica de gas i que complementava el servei donat pel gasòmetre de la fàbrica de Mar. El paper pioner de Vilanova en la xarxa de gas va provocar l'endarreriment de l'electricitat, fins l'extrem que es va instal·lar un fabricant de cables elèctrics abans que la ciutat disposés de central elèctrica.

L'itinerari presenta les singularitats patrimonials d'un port pesquer, comercial i esportiu que, malgrat els antecedents del comerç marítim de la ciutat, fou una obra tardana, de l'equador del segle XX.

En aquest sentit, s'ha dit que l'aventura èpica del ferrocarril amb Barcelona va fer retardar la construcció del port.

L'itinerari penetra en aquesta Vilanova ferroviària, sovint ignorada, que presenta una carta de presentació indiscutible: l'estació i equipaments ferroviaris, els tallers de la Companyia MZA i, finalment, el Museu del Ferrocarril de Catalunya.

n°	Espai	Localització	Tipologia	Discurs
1-1	Museu del Ferrocarril	Pl. Eduard Maristany	Físic	Continent i contingut
1-2	Estació de Ferrocarril	Pl. Eduard Maristany	Físic	Conjunt d'equipaments
1-3	Plaça d'Eduard Maristany	Pl. Eduard Maristany	Topònim	Maristany i la MZA
1-4	Carrer del Forn de Vidre	C. del Forn de Vidre	Topònim	La fàbrica de vidre
1-5	Fàbrica de Gas	C. del Forn de Vidre	Desapareguda	La Unión Industrial
1-6	Magatzem Riegos-Fecsa	C. de la Llibertat	Físic	L'electricitat
1-7	Xemeneia Foneria Roset	C. de la Llibertat	Físic	Foneria Roset
1-8	Fàbrica de Prat Musté	C. de la Llibertat	Desapareguda	Fibres artificials
1-9	Carrer de Conxita Soler	C. de Conxita Soler	Topònim	Conxita Soler
1-10	Habitatges de la fca. de Mar	C. de Conxita Soler	Físic	Les migracions
1-11	Carrer del Gas	C. del Gas	Topònim	El gasòmetre de la fca. de Mar
1-12	Pòsit vell de pescadors	Passeig Marítim	Físic	El tint
1-13	Carrer dels Boters	C. dels Boters	Topònim	La indústria dels boters
1-14	Carrer de la Fassina	C. de la Fassina	Topònim	Fassines d'aiguardent
1-15	Sínia de les Vaques	Passeig Marítim	Desapareguda	La fàbrica d'indianes
1-16	El Far de Sant Cristòfol	Pujada far St Cristòf	Físic	El far marítim
1-17	El Museu del Mar	Pujada far St Cristòf	Físic	Museu del Mar
1-18	El Molí de Mar	Passeig Molí de Mar	Físic	El molí de Mar
1-19	Els túnels del ferrocarril	Via del ferrocarril	Físic	Túnels ferroviaris
1-20	El Port	Port	Físic	El port
1-21	Llotja Confraria de Pescadors	Port	Físic	La llotja i la fàbrica de gel
1-22	Salvamento y demolición naval	Port	Desaparegut	Desballestament de vaixells
1-23	Drassanes Morató	Plaça del Port	En desaparició	Construcció de vaixells
1-24	Pòsit de pescadors	Passeig Marítim	Complementari	Protecció i cooperativisme
1-25	Carrer de Josep Ferrer i Vidal	C. Josep Ferrer i Vidal	Topònim	Josep Ferrer i Vidal
1-26	Fàbrica de cintes	C. Meridional	Desapareguda	Cintes de seda
1-27	Edifici de calderes de Pirelli	Rambla de J.B. Pirelli	Físic	La Pirelli
1-28	Cal Terzi	Rambla de la Pau	Físic	El paternalisme industrial
1-29	Can Pahissa	Rambla de la Pau	Complementari	Els <i>americanos</i>
1-30	Plaça de Gumà i Ferran	Pl. de Gumà i Ferran	Topònim	L'Eixample Gumà
1-31	Habitatges Palau de l'obrer	Rambla de l'Exposició	Físic	Cooperatives d'habitatges
1-32	Rambla de l'Exposició	Rambla de l'Exposició	Topònim	L'Exposició Regional
1-33	Tallers Tomàs	Rambla de l'Exposició	Desapareguts	La fabricació de canonades
1-34	Base de Manteniment de Renfe	Rambla de l'Exposició	Físic	Tallers de la Companyia MZA
1-35	Biblioteca-Museu Balaguer	Avda. Víctor Balaguer	Complementari	Víctor Balaguer
1-36	Escola d'Enginyeria UPC	Avda. Víctor Balaguer	Complementari	Ensenyaments tècnics

Espai 1-1

Museu del Ferrocarril

Plaça d'Eduard Maristany

Veure capítol particular

Espai 1-2

Estació del ferrocarril

Plaça d'Eduard Maristany

La ciutat va fer possible el 1881 la construcció de la línia del ferrocarril de Barcelona a Vilanova i la Geltrú i Valls sense suport oficial, i només amb l'empenta privada i les subscripcions populars. En aquest sentit, l'empenta de Francesc Gumà i Ferran i altres prohoms locals fou determinant. Això, i les dificultats tècniques de l'obra van convertir-la en una aventura èpica. L'estació de Vilanova fou, ateses les seves dimensions, una de les construccions emblemàtiques de la línia. Es tracta d'una composició simètrica de tres cossos amb planta baixa i pisos, original del 1881. Cels Xauradó en fou l'autor del projecte, i resulta especialment interessant l'ús del ferro colat a la coberta de l'andana i a les columnes exteriors i interiors.

Espai 1-3

Plaça d'Eduard Maristany – Maristany i la MZA

Plaça d'Eduard Maristany

La plaça és dedicada a Eduard Maristany i Gibert (Barcelona, 1855-1941), director de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Maristany decidí la instal·lació a Vilanova des tallers de manteniment de la companyia. Entre l'estació i l'edifici de l'Escola d'Enginyeria s'hi pot contemplar el monument dedicat a Gumà i Ferran i el ferrocarril, obra de Ramon Padró i escultures de Joan Roig. Hi destaquen les efigies de Francesc Gumà, Pau Soler i Joan Torrents, i altres al·lusions a la les poblacions de la línia. A un i altre costat de la plaça destaquen el Museu del Ferrocarril de Catalunya i la Biblioteca-Museu Balaguer. Avui, la imatge queda malmesa per la presència de l'estació d'autobusos.

Espai 1-4

Carrer Forn de Vidre – La fàbrica de vidre

Carrer del Forn de Vidre

El nom fa referència a la fàbrica de vidre establerta el 1859 a la rambla de Isabel II –actual carrer de la Llibertat– per part dels germans Joan i Jaume Brunet i Juncosa, i que funcionaria sota la raó Brunet y Cía. Els germans havien retornat de Cuba sense gaire èxit. L'empresa tenia despatx a Barcelona i a Tarragona. El vidre s'obtenia per la fusió de sílice, calç i altres additius. A la comarca, fàbriques de vidre i foneries aprofitaven el sauló, una sorra fina del Miocè. La matrícula industrial detalla que el 1861 s'hi fabricaven vidres verds. La fàbrica va treballar pocs anys, atès que el 1884 en aquell indret es posava en funcionament la fàbrica de gas impulsada per Francesc Ricart Marrugat i Florenci Sala Bordas.

Espai 1-5

Fàbrica de gas – La Unión Industrial

Carrer del Forn de Vidre

Al mateix espai que havia ocupat la fàbrica de vidre, el 1884 s'instal·lava la primera fàbrica de gas per a l'enllumenat sota la raó social de La Unión Industrial, societat constituïda per Florenci Sala Bordas i Francesc Ricart Marrugat, fins que als anys seixanta del segle XX fou adquirida per Catalana de Gas y Electricidad. La fàbrica del gas continuaria en aquell indret fins que l'any 1967 s'inauguraren unes noves instal·lacions als afores. Un dels elements característics de l'antiga fàbrica era la xemeneia de planta quadrada decorada amb un escut de la ciutat. Als inicis el gas es produïa a partir de la destil·lació seca del carbó de hulla. La fàbrica i el gasòmetre de la fàbrica de Mar de 1854 situaren la ciutat a l'avantguarda del gas.

Espai 1-6

Magatzem Riegos-Fecsa

Carrer de la Llibertat, 107-109

Al costat de la via del ferrocarril podem observar la façana sud i oest del que fou el magatzem de la companyia elèctrica Riegos y Fuerzas del Ebro, popularment “la Riegos”, filial de la Barcelona Traction Light and Power “la Canadenca”, convertida en Fecsa el 1951. La façana sud es de factura modernista caracteritzada per l'ús de maó vist, ceràmica i vidre. Consta un projecte de modificació signat el 1923 per l'enginyer Daniel Boixeda Pascual. Alguns autors defensen que es tractaria de la construcció en el seu estat actual. A la façana lateral destaca l'estructura de ferro de sortida del transformador. A diferència del gas, –i per aquesta raó– l'electrificació arribaria tard a la ciutat. L'edifici acull avui un restaurant.

Espai 1-7

Xemeneia de la foneria Roset

Carrer de la Llibertat, 128

Al pati interior d'aquesta finca s'hi aixeca la xemeneia de maó de la foneria de cal Roset. La foneria de ferro fou fundada per Isidre Roset el 1851. Disposava de màquina de vapor i aplicà mètodes de fosa apresos a França, desenvolupant la seva creativitat amb la construcció de cuines econòmiques, baranes, escales i tota mena de peces i màquines auxiliars per l'industria local. Avui tant sols en resta la vella xemeneia d'uns disset metres d'alçada. Durant un temps l'espai fou ocupat per un restaurant. El 1870 Isidre Roset obrí a la rambla de la Pau, davant de Pirelli, un balneari d'aigües minero-medicinals magnesianes i ferruginoses. D'aquesta època en destaca una singular banyera que Roset ideà per a prendre els banys.

Espai 1-8

Fàbrica de Prat Musté – Les fibres artificials

Carrer de la Llibertat, 134

Als anys quaranta aparegueren els primers establiments especialitzats en fibres artificials contínues –la seda artificial o raió–, i en fibres artificials tallades com la viscosilla o viscosa. El 1945 es fundava la fàbrica de Josep Prat Musté, primer al carrer Carlets 3 i dos anys després al carrer Llibertat 134, on havia estat la fàbrica de gèneres de punt de cotó, llana i raió d'Antoni Llucià Vich, i abans la fàbrica de gèneres de punt Navarro. Prat Musté inaugurà el local el 18 de juliol de 1947 elaborant teixits combinats de cotó, lli i viscosilla. D'aquesta fibra es deia que era brillant i suau com el raió, fresca com el lli i resistent com el cotó. Amb l'escassetat de cotó dels anys de postguerra aquests nous materials guanyarien mercat. Als anys cinquanta l'establiment de Prat Musté disposava de 32 telers amb 30 operaris.

Espai 1-9

Carrer de Conxita Soler – Conxita Soler

Carrer de Conxita Soler

Concepció Soler i Serra era nascuda a l'Havana el 1825 i filla de l'*americano* Pau Soler i Roig (1769-1849) i de Josefa Serra i Vidal. També era neboda de Josep Antoni Vidal i Pascual, qui feu la donació econòmica per la portada d'aigües potables. El 1844 Conxita Soler es casaria amb l'industrial vilanoví Josep Ferrer i Vidal, titular de la fàbrica de Mar. Feia poc que el seu pare havia retornat de Cienfuegos, a la illa de Cuba, on havia fet diners amb el comerç. La dot de 7.000 duros del casament amb Conxita Soler, els propis estalvis i la donació en vida dels bens del seu sogre, permeteren el 1848 a Josep Ferrer i Vidal aixecar la seva pròpia fàbrica de filats i teixits de cotó, José Ferrer y Cía, la fàbrica de Mar.

Espai 1-10

Habitatges de la fàbrica de Mar

Carrer de Conxita Soler

Al carrer de Conxita Soler i davant del que havia estat la fàbrica de Mar de Josep Ferrer i Vidal –entre el camí gran i el camí xic– s’hi poden observar un conjunt de cases seriades de planta baixa i dos pisos que es van construir pels treballadors. A la rambla de la Pau i al carrer de Ferrer i Vidal hi havia altres construccions semblants. Una primera promoció fou de 1848 i una altra de 1853. L’empresa cotonera José Ferrer y Cía es constituí el 1848 a partir de la dot de casament de Conxita Soler, esposa de Ferrer. La mare de Conxita Soler, Josefa Serra i Vidal, el 1853 presentà un projecte del mestre d’obres Josep Feliu per construir un conjunt de 108 habitatges d’uns 50 m². L’administrador dels immobles era Jaume Carbonell i Saavedra “Mesuretes”, emparentat amb Ferrer Vidal.

Espai 1-11

Carrer del gas – El gasòmetre de la fàbrica de Mar

Carrer del Gas

El 1854 l’industrial Josep Ferrer i Vidal muntava una instal·lació productora de gas i un gasòmetre a la fàbrica Mar. El gas es destinava a la il·luminació de la planta cotonera. Un any després els excedents de producció permetrien il·luminar amb gas els primers carrers de la ciutat, substituint els tradicionals llums d’oli. Això va fer que la ciutat fos una de les primeres poblacions en disposar d’enllumenat públic amb gas. La primera fàbrica de gas no s’instal·laria a la ciutat fins el 1884 sota la raó social de La Unión Industrial. El gas s’obtenia per destil·lació seca del carbó de hulla, després es depurava i filtrava. El gas resultant era conduït i emmagatzemat en dipòsits circulars, els gasòmetres, amb volums d’entre 300 i 500 m³. El 1886 es fusionarien les dues empreses i desapareixeria el gasòmetre de la fàbrica de Mar.

Espai 1-12

Pòsit vell de pescadors

Passeig Marítim, 73

Algunes fonts vinculen l’edifici del Pòsit Vell a l’antic gremi de Marejants i la confraria de Sant Elm, i daten la seva construcció el 1898. El Pòsit de Pescadors, entitat de caràcter cooperatiu destinada a la l’empara i protecció dels pescadors es constituí el 1921, tot i que el 1925 es traslladaria al nou edifici. Actualment, l’edifici és propietat de la Confraria i el 2001 es convertí en el centre cívic de Baix a mar. L’edifici del Pòsit Vell conserva les antigues instal·lacions de “el tint”, on en grans tines o calderes d’aigua s’hi bullia l’escorça o ruscle de pi i la brea que servien per tenyir les antigues xarxes de cànem i cotó dels pescadors. Amb la immersió i posterior assecat, les xarxes guanyaven resistència i durabilitat.

Espai 1-13

Carrer dels Boters – La indústria dels boters

Carrer dels Boters

La indústria dels boters assolí gran importància a la ciutat durant els segles XVIII i XIX. El comerç marítim de vins i aiguardents afavorí la proliferació d'establiments de tota mida dedicats a la construcció de bótes de diferents capacitats per transportar el contingut per via marítima cap el nord d'Europa o Amèrica. Les bótes acostumaven a ser fetes de fusta de castanyer, que sovint importaven de Itàlia, i cercols de ferro que es duïen del nord de la península. A inicis del darrer terç del XIX la boteria ocupava més de 600 persones. Amb la línia del ferrocarril per Vilafranca del Penedès el 1865 el sector va entrar en decadència, però revifaria després amb l'arribada de la plaga de la fil·loxera a les vinyes franceses. El pintor Ramon Casas s'hi referia com "la platja de les bótes".

Espai 1-14

Carrer de la Fassina – Fassines d'aiguardent

Carrer de la Fassina

Al barri mariner proliferaren de ben antic les fassines –pretèritament anomenades oficines– que destil·laven o cremaven, per a convertir en aiguardents, aquells vins que per la seva qualitat difícilment suportarien llargs viatges. D'altra banda, l'aiguardent era una beguda molt apreciada al país i en altres indrets. Els francesos l'anomenaven *eau-de-vie*, aigua de vida. Certament, en aquells temps l'aigua comuna era susceptible de deteriorar-se i contaminar-se fàcilment. El vi es convertia en esperits mitjançant les diverses destil·lacions a les olles o alambins que feien pujar el grau o concentració d'alcohol. El camí de la Fassina rebia el nom en record de la fassina que Pau Feu tenia prop del torrent.

Espai 1-15

Sínia de les Vaques – La fàbrica d'indianes

Passeig Marítim, 107

A tocar de mar i entre el camí de la fassina i el torrent de la Pastera s'hi establí durant els darrers anys del segle XVIII la fàbrica de pintats de teixits d'indianes dirigida per Josep Sullivan, potser d'origen irlandès, i el francès Joan de Larrard. Rebien les teles de fil o cotó en cru i ells les estampaven per una cara amb colors ben vius per després ser venudes al país o als mercats colonials. La fase d'acabat de les teles es feia a Reus. La fàbrica s'aixecà al voltant de 1785 a la zona coneguda per Casa d'en Completes o Huerta Larrad. A més de teixits de indianes fabricaven altres productes tèxtils. S'hi pintaven unes set mil peces a l'any, la meitat de les quals s'exportaven a Amèrica. La fàbrica tancà les portes al voltant de 1792.

Espai 1-16

El Far de Sant Cristòfol

Pujada del Far de Sant Cristòfol

Al peu del turó de Sant Cristòfol s'aixeca l'edifici i la torre del far marítim de senyals lluminoses conegut popularment per *la Farola*. El Far actual –amb una alçada de 21 metres i un abast de 19 milles nàutiques– fou inaugurat l'any 1905 i substituïa l'antic far que datava de 1866, amb una torre de 7 metres damunt l'edifici. L'edifici de planta baixa que es troba al peu de la torre del far i que encara data d'aquella època, acull i exposa part de les col·leccions de l'associació Museu del Mar. Al costat es pot observar el Museu de Curiositats Marineres de Francesc Roig Toqués, i el singular bot salvavides Víctor Rojas construït el 1917.

Espai 1-17

El Museu del Mar – Espai Far

Pujada del Far de Sant Cristòfol

El museu ocupa l'edifici de 1866 al peu del Far de Sant Cristòfol i que fou la casa del faroner. La idea començà a caminar per les festes de Sant Pere de 1979 quan es presentà una exposició amb més de 300 peces inventariades i registrades per la Secció d'Etnologia del Centre d'Estudis de la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer. El 1981 es constituïa l'associació Museu del Mar, i un any després s'iniciava la publicació de la revista *La Nostra Mar*. L'èxit del projecte han estat la gran quantitat de donacions desinteressades per part de mariners i terraires que han contribuït a engruixir la col·lecció. El Museu del Mar comparteix l'Espai Far amb el bot salvavides Víctor Rojas construït a Barcelona per Miquel Corbeto el 1916, i el Museu de Curiositats Marineres Roig Toqués.

Espai 1-18

El Molí de Mar

Passeig del Molí de Mar

Prop del Far de Sant Cristòfol trobem les restes del vell Molí de Mar. El molí fou aixecat al voltant de 1799 al costat del mar –quan encara no hi havia ni port ni platja– i es fruit de l'iniciativa de Francesc Terrés i Serra, un fuster de Sant Martí de Riudeperes, a Osona, que pretenia aprofitar l'empenta de les ones per accionar un molí fariner. La força de les ones activaria un sistema de bombes hidràuliques que omplirien d'aigua una bassa situada a la part superior. En buidar-se per gravetat s'activaria el sistema de moles. Després de moltes gestions l'inventor aconseguí els diners i els permisos necessaris per a construir el seu projecte. Malgrat tot, el molí fou abandonat poc temps després, en adonar-se que la bonança de la nostra mar no permetria el necessari règim d'ones per assegurar-ne l'activitat.

Espai 1-19

Els túnels del ferrocarril

Via del ferrocarril (41.21954 – 1.75016)

Més enllà de la platja del Far de Sant Cristòfol, a la via del ferrocarril s'hi pot contemplar el primer dels molts túnels que calgué foradar per superar els obstacles orogràfics i permetre el pas dels trens. Entre Vilanova i Barcelona es feren un total de 17 túnels o mines –com se'n deien llavors–, el més llarg a la Falconera de Garraf. La línia del ferrocarril s'estrenà el desembre de 1881, però entre 1912 i 1914 s'estrenà la doble via. La construcció dels túnels tenen una factura semblant i cal tenir en compte les dificultats del moment per emprendre una obra d'aquelles característiques amb la precarietat de mitjans tècnics.

Espai 1-20

El Port

Port

El port de Vilanova i la Geltrú concentra les activitats pesquera, comercial i esportiva. El port no ha deixat de créixer des de la seva inauguració el 1949. El port té el seu origen a la rada o platja que durant molts anys serví pel tràfic comercial de cabotatge o transatlàntic per l'exportació de vins i aiguardents. Per aquesta raó el port disposaria de duana habilitada per la importació i l'exportació. El primer intent de construcció de port tingué lloc el 1918 amb una incipient punta del moll a tocar del torrent de la Pastera. El projecte definitiu de port no s'aprovaria fins el 1949 sota la direcció de l'enginyer Aurelio Isla. El tràfic comercial es va inaugurar el 11 de juny de 1954 amb el pailebot Cala Portals que va carregar 160 tones de ciment amb destinació a Mallorca.

Espai 1-21

Llotja de la Confraria de Pescadors

Port

A la dàrsena pesquera del port hi destaquen dos edificis de factura moderna: la llotja de pescadors i la fàbrica de gel. En el primer s'hi subhasten les captures i és una realització del 1994 amb un atractiu disseny de planta rodona i formes singulars perfectament adaptat a les noves tecnologies. L'any 1965 s'inicià la construcció d'un nou edifici de la Llotja de pescadors al mateix port. Fins aleshores, la venda del peix s'havia fet a la llotja situada al costat del Pòsit. Portar les caixes del peix des de les embarcacions fins aquell indret llunyà era una tasca feixuga. La llotja fou inaugurada per la Festa Major de l'any 1967 i tenia annexa una fàbrica de gel. El nou i modern edifici de la llotja adaptat a la venda automatitzada es finalitzà l'any 2000.

Espai 1-22

Salvamento y demolición naval – Desballestament de vaixells

Port

El 1963 iniciava la seva activitat al port l'empresa Salvamento y Demolición Naval dedicada al desballestament de grans vaixells amb l'objectiu de recuperar i comercialitzar el ferro i altres materials. S'instal·là al moll de llevant sota el nom de Desguaces Suárez amb una plantilla d'uns 30 treballadors, que arribaria prop del centenar al final de la seva trajectòria el 1987. En aquest període es van desballestar més de cent vaixells. Bona part dels vaixells destinats a Vilanova eren mercants, petroliers i alguns de passatgers. Les peces tallades a l'engròs eren transportades en camions fins una zona prop de Solicrup on eren trossejades i seleccionades. El baixos preus del ferro i els efectes mediambientals aconsellaren el seu tancament.

Espai 1-23

Drassanes Morató – Construcció de vaixells

Plaça del Port

En sentit contrari al desballestament de grans vaixells, el port vilanoví ha acollit algunes empreses constructores i reparadores de diferents tipus de vaixells. Cal destacar l'empresa Astilleros Morató, dedicada a la construcció de vaixells de fusta i fibra que a finals dels setanta ocupava una vintena de treballadors; o la raó social YASA, de més curta durada, dedicada a la construcció de iots d'alumini. Ambdues ocupaven dues nau al front marítim –actual plaça del Port–, la primera de les quals encara existeix. Actualment, hi ha diverses empreses dedicades a aquesta activitat.

Espai 1-24

Pòsit de pescadors – Protecció i cooperativisme

Passeig Marítim, 63

El gener de 1921 es constituïa a la platja vilanovina el Posit de Pescadors com associació mutualista dedicada a la protecció dels mariners. Inicialment ocupà l'edifici de l'antic Pòsit que havia estat de la confraria de Sant Elm, però per Sant Pere de 1925 inauguraven el nou edifici, més a garbí, a partir del projecte de 1922 de l'arquitecte Josep M^a Miró i Guibernau. El 1928 seria decorat amb pintures murals de Martí Torrents. El Pòsit gestionava el tint i la llotja del peix. El 1943, després de la guerra, es creava el Sindicato Nacional de la Pesca que acollia els pòsits i confraries dins el sindicat vertical de les Cofradías de Pescadores.

Espai 1-25

Carrer de Josep Ferrer i Vidal

Aquest era l'antic carrer gran de mar. El 1848 el vilanoví Josep Ferrer i Vidal (1817-1893) aixecà en aquest zona la fàbrica cotonera José Ferrer y Cía, la fàbrica de Mar. Ferrer ja havia estat soci de la fàbrica de la Rambla. El seu pare era boter, i els Ferrer Vidal tindrien la casa pairal al carrer de l'Aigua. Més endavant es traslladaren a Barcelona. Ferrer Vidal fou un defensor de les polítiques proteccionistes, fet que el dugué a fer política activa com a diputat conservador. Fundador de l'Institut de Foment del Treball Nacional, publicà obres de signe proteccionista com les *Conferencias sobre el arte de hilar y tejer en general y especialmente sobre el de hilar y tejer el algodón*, fetes a l'Ateneu Barcelonès.

Espai 1-26

Fàbrica de cintes – Fabricació de cintes de seda

Carrer Meridional, 4

El 1927 es fundava al que seria el carrer Meridional la fàbrica de cintes de seda de Jaume Castany Valls. Castany era professor de l'Escola Industrial. Inicialment, la fàbrica funcionaria sota la direcció de Francesc Castany, nebot del fundador. El logotip de l'empresa era una xilografia de l'artista Enric-Cristòfol Ricart. Fou la primera fàbrica en elaborar la modalitat de fistó o punta, cintes teixides amb ordit de cotó i tramat amb seda. El 1933 el negoci fou traspasat a Antoni Burguès Montaner, que fou regidor de la ciutat als anys quaranta. La fàbrica funcionà fins els anys seixanta i després fou traspasada a una industrial tèxtil valencià. Quedà tancada i abandonada fins que el 1995 fou desmuntada i buidada. El contingut estava intacte, però fou desballestat sense possibilitat de preservació o estudi.

Espai 1-27

Edifici de calderes de Pirelli

Rambla de Joan Baptista Pirelli

A la rambla de la Pau, tocant a la via, s'hi aixecà el 1901 la fàbrica de cables elèctrics de l'empresa italiana Pirelli & C. Els terrenys foren adquirits al Banc de Vilanova en una operació impulsada per Francesc Gumà i Ferran. La modernes instal·lacions de factura modernista s'aixecaren d'acord al projecte de l'arquitecte Josep Font i Gumà. Una de les ampliacions del 1913-1914 comptà amb la participació de l'enginyer suís Robert Maillart amb forjats reticulats i pilars fungiformes. El 1939 la fàbrica fou dinamitada per l'exèrcit republicà en retirada. La reconstrucció de postguerra va comportar grans edificis convencionals i austers de pisos de formigó armat i grans finestrals. Un dels elements més populars era el pont tancat de vianants sobre la rambla Pirelli construït el 1944. Avui només en resta l'edifici de calderes, una construcció de grans volums però d'escàs interès.

Espai 1-28

Cal Terzi

Rambla de la Pau, 59

A la cantonada de la rambla de la Pau i la via del tren, just davant on inicialment hi havia l'entrada principal de la fàbrica Pirelli, s'hi aixeca un imponent edifici d'estil noucentista que popularment s'ha conegut com "cal Terzi". Es tracta d'una construcció de 1919 obra de l'arquitecte local Josep Font i Gumà, el mateix que projectà la fàbrica, i que en el seu origen fou destinat a residència per a directius i tècnics de la multinacional italiana. Funcionava com hotel-residència i els serveis eren realitzats per treballadors de la pròpia companyia. Durant molts anys fou residència del directiu Carlo Terzi Fugazza (1890-1971) que es casà amb Carme Gumà i Carreras, neta de Francesc Gumà i Ferran. Abandonat el seu ús inicial, la propietat va ser venuda i el 1981 l'edifici es convertí en l'escola La Pau.

Espai 1-29

Can Pahissa – Els *americanos*

Rambla de la Pau, 46-48

La industrialització local va ser possible gràcies a l'esforç de molts treballadors i treballadores, però també gràcies a la inversió dels capitals acumulats pel comerç amb les colònies americanes. Bona part dels socis capitalistes que constituïren les raons socials de les fàbriques del XIX eren *americanos*. Invertiren en fàbriques, en urbanisme, en infraestructures de serveis, i també en aixecar sumptuoses residències particulars. Al costat de la via del tren destaca can Pahissa, propietat aixecada pel comerciant vilanoví Sebastià Soler Miró (1854-1928), que cap el 1877 marxà a Amèrica, convertint-se en propietari d'una companyia naviliera i establint un negoci de guano i un comerç de fusta a Xile. De retorn a la ciutat, el 1916 encarregà la residència a l'arquitecte Josep M^a Miró Guibernau.

Espai 1-30

Plaça de Gumà i Ferran – L'eixample Gumà

Plaça de Gumà i Ferran

La plaça de Gumà i Ferran se situa a l'epicentre del que es conegué com Eixample Gumà. Una intervenció urbanística que definí una retícula de carrers que enllaçava el centre de la vila amb la zona més meridional. El pla fou impulsat per Francesc Gumà i Ferran (1833-1912) el 1876, però la crisi financera i la davallada del darrer quart de segle no permeteren recuperar la inversió, i una part dels actiu passaren al Banc de Vilanova, fundat pel mateix Gumà. Això facilità l'establiment de la fàbrica Pirelli el 1902. Gumà és un exemple dels *americanos* que feren fortuna a ultramar i impulsaren iniciatives diverses, la més notable de les quals fou la línia del ferrocarril.

Espai 1-31

Habitatges Palau de l'obrer – Cooperatives d'habitatges

Rambla de l'Exposició, 1 al 29

A la rambla de l'Exposició, davant de la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer i de l'Escola d'Enginyeria, destaquen una seguit d'habitatges de planta baixa que s'aixecaren el 1927 a partir del projecte de 1924 de l'arquitecte Josep M^a Miró i Guibernau. El conjunt havia estat impulsat per la Cooperativa Palacio del Obrero, formada per algunes persones vinculades al ferrocarril, i representada per Guillem Revetllat. El conjunt homogeni inicial el formaven setze cases d'una sola planta i pati posterior. La iniciativa partí de la llei aprovada el desembre de 1921 per la qual es facilitava la construcció de cases barates. Amb l'establiment a la ciutat a partir de 1917 dels tallers de la companyia dels ferrocarrils de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), la manca d'habitatges fou un greu problema.

Espai 1-32

Rambla de l'Exposició - L'Exposició Regional

Rambla de l'Exposició

La rambla de l'Exposició recorda l'Exposició Regional de 1882 que pocs mesos després de la inauguració del ferrocarril es celebrà a Vilanova i la Geltrú en els terrenys annexes a les instal·lacions ferroviàries. L'exposició pretenia ser un aparador per donar a conèixer i promocionar empreses i productes industrials i comercials de les viles i ciutats que formaven part de la nova línia del ferrocarril. La inauguració de l'Exposició tingué lloc el diumenge 28 de maig de 1882 –era previst iniciar el 2 de maig– en terrenys propietat de la companyia ferroviària que ocupaven uns 25.000 m². Els pavellons foren projectats per l'arquitecte Bonaventura Pollés, un dels promotors del certamen al costat de Francesc Gumà.

Espai 1-33

Tallers Tomàs – La fabricació de canonades

Rambla de l'Exposició

Els Tallers Tomàs estaven situats a l'illa de l'actual plaça de la Ciència. El vilanoví Manuel Tomàs i Bertran (1836-1885) havia establert el 1862 un negoci de lampisteria, i poc després inicià la fabricació de tubs de xapa embetumats, especials per a conduccions d'aigua i gas. Muntà una primera fàbrica al carrer Col·legi, i més endavant ocupà les antigues instal·lacions de la ferreria de Sant Josep. L'expansió de les xarxes d'abastament d'aigua i gas arreu del país feren créixer el negoci. Conegut popularment com "cal Tomàs dels canons", a part de canonades d'acer recobertes de quitrà també fabricava vàlvules, fonts, registres i altres aparells. El 1880 fou el promotor de la portada d'aigües de Santa Oliva.

Espai 1-34

Base de Manteniment de Renfe - La MZA i el Recorrido

Rambla de l'Exposició, 51

Entre 1916 i 1922 es posaren en funcionament els tallers generals de reparació i manteniment de material mòbil de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). La decisió correspongué a Eduard Maristany, president de la companyia. Coneguts popularment com “el Recorrido”, els tallers van dur un gran nombre de treballadors i les seves famílies. Comptaven amb tres divisions dedicades a les reparacions generals, les diàries i el proveïment de locomotores, amb seccions de pintura, reparacions, muntatge, fusteria, tapisseria ... L'estació, els tallers i el dipòsit de locomotores conformen la Vilanova ferroviària. Avui, la rotonda, la nau-grua i altres edificis i elements configuren el Museu el Ferrocarril. Davant de Neàpolis encara podem observar una nau d'estil modernista.

Espai 1-35

La Biblioteca-Museu Víctor Balaguer - Víctor Balaguer

Avinguda de Víctor Balaguer, s/n

El monumental edifici de la Biblioteca-Museu Balaguer, construït el 1884 sota la direcció de l'arquitecte Jeroni Granell, tenia la funció d'acollir les col·leccions i el llegat particular del seu promotor, el polític i literat Víctor Balaguer i Cirera (1824-1901). Destaca la imponent biblioteca, i tot el conjunt representa un immillorable referent cultural del vuit-cents català, notable en el continent i en el contingut. Víctor Balaguer fou diputat liberal elegit pel districte de Vilanova i la Geltrú i també fou ministre. Participà en el grans decisions de futur que afectaven la ciutat i fou l'artífex de l'establiment el 1901 de l'Escola Superior d'Indústries.

Espai 1-36

L'Escola d'Enginyeria de la UPC – Ensenyaments tècnics

Avinguda de Víctor Balaguer, s/n

Davant de la Biblioteca-Museu Balaguer s'aixeca l'actual Escola Politècnica Superior d'Enginyeria adscrita a la Universitat Politècnica de Catalunya. L'edifici actual, obra de Julio Chinchilla, s'aixecà el 1959 després de deixar l'antic edifici de la plaça de la Vila. L'Escola Industrial –tal com es coneix popularment– té el precedent a l'Escola Superior d'Indústries creada el 1901 gràcies a les gestions de Víctor Balaguer. D'aquesta institució educativa han sorgit generacions de pèrits i enginyers que han contribuït a la consolidació i projecció industrial de la ciutat. En aquest llarg periple destaca la feina educativa i cultural de l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial (1917-1939). Esment a part mereixen els Cursos Politècnics organitzats entre 1953 i 1972.

RUTA 2

Itinerari Nord o de la Vila

Museu del Ferrocarril

Plaça d'Eduard Maristany

Carrer del Forn de Vidre

Carrer de Narcís Monturiol

Carrer de la Unió

Plaça del Pou

Carrer del Palmerar

Carrer de Sant Antoni

Carrer Montserrat

Carrer de Sant Pere

Plaça Pau Casals

Carrer de les Premses

Plaça de les Casernes

Carrer d'Olesa de Bonesvalls

Plaça de Pau Casals

Carrer de l'Església

Carrer del Fossar Vell

Plaça de Miró i Soler

Carrer dels Estudis

Plaça de Cap de Creu

Carrer de Tarragona

Plaça del Cubilot

Carrer dels Picapedrers

Plaça de cal Ganeta

Rasa del Miquelet

Avinguda de Francesc Macià

Plaça de Soler i Carbonell

Carrer del Vapor

Plaça de la Vila

Carrer de la Fruita

Plaça Miró de Montgròs

Plaça de la Vila

Carrer del Col·legi

Carrer de Sant Sebastià

Plaça de Soler i Gustems

Carrer de la Llibertat

Rambla de Josep Tomàs Ventosa

Rambla de l'Exposició

Avinguda de Víctor Balaguer

Plaça d'Eduard Maristany

Resum

L'itinerari ens condueix pel centre ciutat i la Vilanova més antiga amb algunes variants del recorregut que ens permeten accedir a l'Escorxador des de la plaça Pau Casals, o a la font de la plaça Miró de Montgròs i el que fou Laboratori Municipal del carrer Col·legi, des de la plaça de la Vila.

Al carrer Unió, espai de transició entre Vilanova i la Geltrú, podem observar l'edifici de la Paperera, cas emblemàtic d'espai recuperat i reutilitzat, i una mica més amunt la Peixateria Vella, espai conservat i protegit amb dificultats de reconversió.

Al nord de la ciutat localitzem espais vinculats que permeten llegir la industrialització de la ciutat en diversos eixos. Un cas paradigmàtic és al carrer Tarragona on va haver-hi activitat industrial durant prop de 150 anys. La seqüència de cal Xoriguer, Marquès, FISA o MAHLE, permet entendre la transició del sector tèxtil al metal·lúrgic, però també fer una lectura de com les empreses de capital local, capitals acumulats en molts casos a l'illa de Cuba, poc a poc van deixar pas a l'entrada d'empreses de capital estranger.

Darrera de moltes de les empreses es visualitzen unes nissagues familiars que van ser fonamentals per entendre el procés de industrialització: els Puig, els Marquès o els Bultó, que en alguns casos superarien el marc local i tindrien una projecció més àmplia.

El recorregut permet observar alguns elements dels serveis públics com el Mercat, l'Escorxador o les fonts d'aigua monumentals, a més d'altres actors complementaris que ajuden a interpretar la Vilanova industrial: el Banc de Vilanova, l'Ateneu de Vilanova, el Foment del Treball o els Cors de Clavé.

La xemeneia de cal Ganeta, i altres cotoneres com la fàbrica de la Rambla, cal Marquès o la fàbrica del Portal, ajuden a consolidar el relat.

n°	Espai	Localització	Tipologia	Discurs
2-1	Museu del Ferrocarril	Plaça Eduard Maristany	Físic	Continent i contingut
2-2	Estació de ferrocarril	Plaça Eduard Maristany	Físic	Conjunt d'equipaments
2-3	Plaça Eduard Maristany	Plaça Eduard Maristany	Topònim	Maristany i la MZA
2-4	Carrer Forn de Vidre	Carrer Forn de Vidre	Topònim	La fàbrica de vidre
2-5	Fàbrica de gas	Carrer Forn de Vidre	Desapareguda	La Unión Industrial
2-6	Tallers Caba	Carrer del Codonyat	Desapareguda	Edificis industrials modernistes
2-7	La Ferreria de Sant Josep	Avinguda del Garraf	Desapareguda	Karr, Samà y Cía
2-8	La Paperera	Carrer de la Unió	Físic	La Paperera
2-9	Instal·lacions Glass	Carrer de la Unió	Físic	La Panificadora Moderna
2-10	La Peixateria Vella	Carrer de la Unió	Físic	La Peixateria Vella
2-11	Font de la plaça del Pou	Plaça del Pou	Físic	La font de la plaça del Pou
2-12	Banc de Vilanova	Carrer de Sant Antoni	Complementari	Entitats financeres
2-13	Foment del Treball	St Pere-C. Sta.Madrona	Complementari	Les organitzacions empresarials
2-14	Ateneu de Vilanova	Carrer de Sant Pere	Desaparegut	L'Associació d'Alumnes Obrers
2-15	Plaça de Pau Casals	Plaça de Pau Casals	Topònim	Els cors de Clavé i l'obrerisme
2-16	L'Escorxador	Carrer de l'Escorxador	Físic	L'Escorxador
2-17	Font de Ferro	Plaça de Miró i Soler	Físic	La font de ferro
2-18	Font de Cap de Creu	Plaça de Cap de Creu	Desapareguda	Font de Cap de Creu
2-19	La FISA	C. Tarragona-Pl. Cubilot	Desapareguda	Del tèxtil a la metal·lúrgia
2-20	Habitatges de la Fàbrica Nova	Carrer dels Picapedrers	Físic	Font Vilaseca
2-21	Carrer de l'Aigua	Carrer de l'Aigua	Topònim	La fàbrica de llana
2-22	Xemeneia de Cal Ganeta	Plaça de Cal Ganeta	Físic	Cal Ganeta
2-23	Mercat Municipal	Plaça de Soler	Físic	El Mercat
2-24	Fàbrica de cal Marquès	Plaça d' Enric C. Ricart	Desapareguda	Manuel Marquès
2-25	Carrer del Vapor	Carrer del Vapor	Topònim	La fàbrica de la Rambla
2-26	Plaça de la Vila	Plaça de la Vila	Topònim	Tomàs Ventosa i l'ensenyament
2-27	Carrer de la Fruita	Carrer de la Fruita	Topònim	Conserves de fruita
2-28	Font de la plaça Miró	Pl. Miró de Montgròs	Físic	Font de la plaça Miró
2-29	Laboratori Municipal	Carrer del Col·legi	Físic	Serveis municipals
2-30	Font de la plaça dels carros	Pl. de Soler i Gustems	Físic	Font de la plaça dels carros
2-31	La fàbrica del Portal	C. Llibertat – C.Tetuan	Desapareguda	Els capitals comercials
2-32	Habitatges Palau de l'obrer	Rambla de l'Exposició	Físic	Cooperatives d'habitatges
2-33	Rambla de l'Exposició	Rambla de l'Exposició	Topònim	L'Exposició Regional
2-34	Tallers Tomàs	Rambla de l'Exposició	Desapareguts	La fabricació de canonades
2-35	Base de Manteniment de Renfe	Rambla de l'Exposició	Físic	La MZA i el <i>Recorrido</i>
2-36	Biblioteca-Museu Balaguer	Avgda. Víctor Balaguer	Complementari	Víctor Balaguer
2-37	Escola d'Enginyeria UPC	Avgda. Víctor Balaguer	Complementari	Els ensenyaments tècnics

Espai 2-1

Museu del Ferrocarril

Plaça d'Eduard Maristany

Veure capítol particular

Espai 2-2

Estació del ferrocarril

Plaça d'Eduard Maristany

La ciutat va fer possible el 1881 la construcció de la línia del ferrocarril de Barcelona a Vilanova i la Geltrú i Valls sense suport oficial, i només amb l'empenta privada i les subscripcions populars. En aquest sentit, l'empenta de Francesc Gumà i Ferran i altres prohoms locals fou determinant. Això, i les dificultats tècniques de l'obra van convertir-la en una aventura èpica. L'estació de Vilanova fou, ateses les seves dimensions, una de les construccions emblemàtiques de la línia. Es tracta d'una composició simètrica de tres cossos amb planta baixa i pisos, original del 1881. Cels Xauradó en fou l'autor del projecte, i resulta especialment interessant l'ús del ferro colat a la coberta de l'andana i a les columnes exteriors i interiors.

Espai 2-3

Plaça d'Eduard Maristany – Maristany i la MZA

Plaça d'Eduard Maristany

La plaça és dedicada a Eduard Maristany i Gibert (Barcelona, 1855-1941), director de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Maristany decidí la instal·lació a Vilanova des tallers de manteniment de la companyia. Entre l'estació i l'edifici de l'Escola d'Enginyeria s'hi pot contemplar el monument dedicat a Gumà i Ferran i el ferrocarril, obra de Ramon Padró i escultures de Joan Roig. Hi destaquen les efígies de Francesc Gumà, Pau Soler i Joan Torrents, i altres al·lusions a les poblacions de la línia. A un i altre costat de la plaça destaquen el Museu del Ferrocarril de Catalunya i la Biblioteca-Museu Balaguer. Avui, la imatge queda malmesa per la presència de l'estació d'autobusos.

Espai 2-4

Carrer Forn de Vidre – La fàbrica de vidre

Carrer del Forn de Vidre

El nom fa referència a la fàbrica de vidre establerta el 1859 a la rambla de Isabel II –actual carrer de la Llibertat– per part dels germans Joan i Jaume Brunet i Juncosa, i que funcionaria sota la raó Brunet y Cía. Els germans havien retornat de Cuba sense gaire èxit. L'empresa tenia despatx a Barcelona i a Tarragona. El vidre s'obtenia per la fusió de sílice, calç i altres additius. A la comarca, fàbriques de vidre i foneries aprofitaven el sauló, una sorra fina del Miocè. La matrícula industrial detalla que el 1861 s'hi fabricaven vidres verds. La fàbrica va treballar pocs anys, atès que el 1884 en aquell indret es posava en funcionament la fàbrica de gas impulsada per Francesc Ricart i Florenci Sala.

Espai 2-5

Fàbrica de gas – La Unión Industrial

Carrer del Forn de Vidre

Al mateix espai que havia ocupat la fàbrica de vidre, el 1884 s'instal·lava la primera fàbrica de gas per a l'enllumenat sota la raó social de La Unión Industrial, societat constituïda per Florenci Sala Bordas i Francesc Ricart Marrugat, fins que als anys seixanta del segle XX fou adquirida per Catalana de Gas y Electricidad. La fàbrica del gas continuaria en aquell indret fins que l'any 1967 s'inauguraren unes noves instal·lacions als afores. Un dels elements característics de l'antiga fàbrica era la xemeneia de planta quadrada decorada amb un escut de la ciutat. Als inicis el gas es produïa a partir de la destil·lació seca del carbó de hulla. La fàbrica i el gasòmetre de la fàbrica de Mar de 1854 situaren la ciutat a l'avantguarda del gas.

Espai 2-6

Tallers Caba – Edificis industrials modernistes

Carrer Codonyat, 7

El 1998 s'enderrocava la nau industrial de façana modernista coneguda pels Tallers Caba. Alguns autors atribueixen l'obra a l'arquitecte Josep Font i Gumà. La nau s'hauria aixecat el primer decenni de segle XX i acollí una fàbrica de calçats. El 1926 s'hi instal·là el taller de reparacions mecàniques de la família Caba amb el nom de Garage Sport, agència de la marca d'automòbils Ford. Aleshores, aquell vial era la carretera de Barcelona a Calafell que començava a notar l'increment del pas de vehicles. En el moment de la seva desaparició la nau estava catalogada però no protegida. Malgrat els esforços per crear una comissió d'estudi, els governants municipals optaren per accelerar l'enderrocament.

Espai 2-7

La Ferreria de Sant Josep – La Ferreria de Sant Josep

Avinguda del Garraf

La foneria Karr, Samà y Soler s'inaugurà el 1863 a Vila-rodona. Els socis Joan Samà i Martí i Joaquim Soler i Serra eren vilanovins. Degut a les dificultats de les comunicacions abandonaren la vila de l'Alt Camp i l'estiu de 1871 inauguraren unes noves instal·lacions a Vilanova i la Geltrú amb el nom de Ferreria de Sant Josep. La fàbrica s'aixecà al capdavant del carrer Codonyat, a llevant del torrent de la Pastera, actual confluència del carrer de la Unió i l'avinguda Garraf. Es fabricaven cercols i fleixos de ferro, ferros rodons i quadrats, perfils especials i bigues per a la construcció. La Farga –com se la coneixia popularment– durà poc, i el 1875 es desmantellava i les màquines eren traslladades a una fàbrica de Sants.

Espai 2-8

La Paperera

Carrer de la Unió, 81-87

El 1886 Ricart y Cía aixecava una fàbrica de paper i cartró al carrer de la Unió. Francesc Ricart i Marrugat era soci de la fàbrica de gas, i el 1888 passaria la titularitat de la fàbrica de paper a Lluís Espoy Machado sota la raó Espoy i Cía, que es dedicaria a la fabricació de paper continu, cartró i cartolines. De 1896 a 1912 estaria sota la raó de Tey i Vinyes, i el 1913 passaria a formar part del grup Compañia Anónima Papelera del Este de España, fabricant paper blanc i de color. A partir de 1926 l'empresa adoptarà la raó social de La Papelera Catalana. Als anys setanta tancaria l'activitat coincidint amb la crisi del sector tèxtil, i el 1986 les instal·lacions foren adquirides per l'Ajuntament de la ciutat per acollir un centre de formació ocupacional, avui convertit en Institut Municipal d'Educació i Treball.

Espai 2-9

Instal·lacions Glass – La Panificadora Moderna

Carrer de la Unió, 61

L'espai fou ocupat fins fa pocs anys per Instal·lacions Frigorífiques Glass. Amb anterioritat s'hi havia establert Piensos Dula, dedicada al sector avícola, important a la ciutat els anys cinquanta i seixanta del segle XX. Les construccions originals foren aixecades el 1919 per acollir la Panificadora Moderna, fàbrica de farines i de pa impulsada per Joan Garí, d'acord al projecte de l'arquitecte Josep Francesc Ràfols i Fontanals. Probablement, es tracta de la única mostra d'arquitectura industrial d'aquest arquitecte. L'espai quedava delimitat pels carrers de la Unió, Sitges i Sant Cristòfol, i les dues grans naus i altres elements complementaris han estat objecte de diverses ampliacions i modificacions al llarg del temps. La Panificadora fou el primer establiment mecanitzat del seu sector.

Espai 2-10

La Peixateria Vella

Carrer de la Unió, 5

La Peixateria Vella és una construcció de 1858 deguda al mestre d'obres Josep Salvany i Juncosa. L'edifici s'aixecà sobre el que era l'antic fossar de la parròquia de la Geltrú, a tocar del torrent de la Pastera. S'inaugurà el setembre de 1858 i fou la primera construcció de la ciutat i una de les primeres de Catalunya en utilitzar el ferro colat a l'estructura. Va deixar de funcionar com a mercat del peix el 1941 quan va inaugurar-se el mercat públic centralitzat. Es tracta d'un edifici de planta baixa i forma el·líptica amb dues façanes, anterior i posterior, de composició simètrica. En destaquen els arcs de mig punt, les columnes de ferro colat, les reixes de ferro i el conjunt escultòric de terracota de la part superior, d'autor desconegut. Ha estat objecte d'usos i projectes diversos, sense èxit.

Espai 2-11

Font de la plaça del Pou

Plaça del Pou

És una de les tres fonts originals –només queda aquesta i la de la plaça Miró– inaugurades arrel de l'arribada de l'aigua potable a la ciutat el 1861. Fou projectada per l'arquitecte Francesc de P. del Villar Lozano i està dedicada a la memòria de l'arquebisbe Francesc Armanyà i Font (Vilanova i la Geltrú, 1718 -Tarragona, 1803). En aquell emplaçament havia existit en temps pretèrits un pou comunal que ha donat nom a la plaça. El conjunt és de secció poligonal amb quatre piques i quatre brocs que sobresurten d'unes efigies en relleu. El 1864 patí una explosió de gas residual que la malmeté, i calgué una reconstrucció parcial.

Espai 2-12

El Banc de Vilanova – Entitats financeres

Carrer de Sant Antoni, 6

El Banc de Vilanova fou fundat el 1881 per Francesc Gumà i Ferran i altres accionistes amb un capital inicial de cinc milions de pessetes. L'objectiu era donar cobertura i suport financer a les empreses del ferrocarril impulsades per Gumà i altres socis. Fou un dels primers bancs dels molts que es constituïren a Catalunya en el context expansiu de la “febre d'or”. El Banc de Vilanova oferí en molt bones condicions els terrenys de la seva propietat perquè el 1901 s'establís a la ciutat l'empresa italiana Pirelli. L'entitat participà en diversos projectes arreu del país: ferrocarrils, tramvies, carreteres ... Va obrir una sucursal a Sitges. El 1924 fou absorbit pel Banc Urquijo Català.

Espai 2-13

Foment del Treball – Les organitzacions empresarials

Carrer de Sant Pere, 26 – Carrer de Santa Madrona, 1

El 1904 s'establí a la ciutat una delegació del Fomento del Trabajo. Ocupà l'immoble nº 26 del carrer de Sant Pere –la casa pairal de Ceferí Ferret i Torrents–, que de feia poc temps era la seu del Centro Industrial (1890), que ara s'immolava en favor del Foment. El 1907 es traslladà a l'immoble de la plaça de les Cols que fins aleshores havia ocupat el ja dissolt Círculo Villanovés (1853). El Fomento prioritzaria accions de dinamització com la instal·lació dels tallers de la companyia MZA, el suport aranzelari a Pirelli, el pantà de Foix, la línia de ferrocarril amb Vilafranca, Igualada i Calaf ... El Fomento ha evolucionat fins l'actual Foment Vilanoví, entitat cultural allunyada dels seus orígens econòmics.

Espai 2-14

L'Ateneu de Vilanova – L'Associació d'Alumnes Obrers

Carrer de Sant Pere, 40

L'Ateneu de Vilanova es fundà el 1877 al carrer de Pàdua, cantonada Sant Pau. La seva tasca formativa incloïa classes nocturnes pels obrers. El 1888 es traslladà a l'edifici de les carnisseries velles del carrer Sant Pere, fins el 1929 en que es traslladà a la Rambla, immoble ocupat el 1932 per la Caixa de Pensions. Llavors l'Ateneu s'instal·là al carrer Progrés, actual Caputxins, on des del 1907 hi havia la Caixa d'Estalvis de Vilanova. Ens limitem a comentar dues iniciatives vinculades a l'Ateneu. La Caixa d'Estalvis de Vilanova fundada el 1877 per impuls de Teodor Creus i Corominas, i dedicada a incentivar l'estalvi obrer. L'entitat fou absorbida el 1932 per la Caixa de Pensions. El 1916 l'Ateneu acollia la naixent entitat cultural Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial.

Espai 2-15

Plaça de Pau Casals – Els cors de Clavé i l'obrerisme

Plaça de Pau Casals

Antigament fou la plaça Major i en ella hi hagué l'edifici de l'Ajuntament fins el 1867. El 1861 naixia al carrer de Sant Gervasi la Unión Villanovesa, els primers dos anys sot el nom de Orfeón Villanovés. El 1914 ocuparia el que havia estat el local del Casino Artesano (1851-1912) a la Rambla, cantonada carrer Col·legi. La Unió Vilanovina “el Coro” formaria part dels Cors de Clavé. L'octubre de 1970 l'entitat inaugurà en aquesta plaça un monument dedicat a Josep Anselm i Clavé, un monòlit de pedra amb una efígie de bronze obra de l'escultor Gabriel Alabert. A partir de 1850 Josep Anselm i Clavé (1824-1874) es proposà la tasca de facilitar als obrers l'accés a la cultura a través de la música i el cant coral.

Espai 2-16

L'Escorxador

Carrer de l'Escorxador, 4

El 1883 es construí l'edifici destinat a Escorxador Municipal i atenent a les necessàries mesures tècniques, higièniques i sanitàries. Obra de l'arquitecte Bonaventura Pollés i Vivó (1857-1918) quan aquest era arquitecte municipal. Edifici d'una sola planta, triangular, a la façana principal de formes simètriques destaquen les escultures de dues testes bovines situades a ambdós costats de la porta. El 1998 l'antic edifici de l'Escorxador es convertí en la seu de l'Escola Municipal de Música. Actualment, i després de diverses millores i ampliacions, l'edifici acull l'Escola i Conservatori Municipal de Música Mestre Montserrat.

Espai 2-17

Font de Ferro

Plaça de Miró i Soler

La font-fanal amb tres piques de pedra i tres brocs està situada al mig de la plaça que duu el nom del seu donant, l'*americano* *Eliés* Miró i Soler (1826-1891). En el testament redactat a l'Havana feia donació d'uns diners per aixecar una font pública davant de la casa paterna. El llegat també contemplava la concessió de l'aigua. La font s'aixecà el 1895 segons projecte de l'arquitecte Josep Font i Gumà i treball del mestre d'obres Josep Salvany. Fou construïda a la foneria vilanovina El Genio Catalán de Francesc Mestres i Serra. El dia de la inauguració, un acord del ple municipal va decidir que la plaça duria el nom del donant. Al cos principal de la coneguda popularment com a font de ferro s'hi pot llegir: "Recuerdo legado - por - D. Elias Miró y Soler - a Villanueva y - Geltrú - su patria - 1895".

Espai 2-18

Font de Cap de Creu

Plaça de Cap de Creu

Inaugurada el 18 de gener de 1861, fou la primera de les fonts públiques construïdes amb motiu de l'arribada de l'aigua. La font s'aixecava a la plaça de Cap de Creu –al vèrtex que formaven els carrers Tarragona i Guansè–, i presentava una arquitectura modesta i senzilla, amb una columna prismàtica d'un dos metres d'alçada, semblant a la font de la plaça del Pou. Tenia tres piques de pedra i tres brocs, i al costat oposat disposava d'un ampli abeurador de pedra pels animals, propi d'un barri pagès com era aquell, semblant al de la Font Xica de la Geltrú. La font original fa molts anys que va desaparèixer del seu indret.

Espai 2-19

La FISA – Del tèxtil a la metal·lúrgia

Carrer de Tarragona – Plaça del Cubilot

El sector residencial que envolta l'actual plaça del Cubilot ocupa una zona que fou industrial durant un segle i mig. Des de 1854 s'hi establiren les fàbriques tèxtils de cal Xoriguer i després la dels Marquès, i a partir de 1946 la foneria de ferro Fundiciones Industriales, S.A. (FISA) impulsada per Josep Maria Bultó, vinculat a la família Marquès. La fàbrica de pistons i segments per a motors de combustió seria absorbida anys després per l'alemanya Mahle. Durant uns anys els segments formaren part de la nord-americana Sealed Power. Traslladades als afores, a partir del 2000 es desmantellaren les antigues instal·lacions, enderrocant l'interessant portalada d'entrada que no es va voler preservar, a diferència del que havia passat a l'Espanya Industrial o a la Maquinista Terrestre y Marítima.

Espai 2-20

Habitatges de la Fàbrica Nova – Font Vilaseca

Carrer dels Picapedrers, 16 i 18; cant. Sant Onofre

El 1933 s'aixecava a l'enllaç entre el carrer Tarragona i la carretera de l'Arboç la fàbrica de filats de cotó Josep Font Vilaseca, popularment coneguda com la fàbrica Nova. Cridava l'atenció la factura més moderna i innovadora de la construcció en relació a les fàbriques tèxtils del XIX. El 1948 l'empresa construí un gran bloc d'habitatges amb jardí interior pels treballadors a la cantonada dels carrers Picapedrers i Sant Onofre. El 1986 faria suspensió de pagaments i els pisos foren posats a la venda. El 1975 havien ampliat l'activitat a teixits fins de cotó i fibres sintètiques. La plaça de la fàbrica Nova preserva la seva memòria.

Espai 2-21

Carrer de l'Aigua – La fàbrica de llana

Carrer de l'Aigua

Aquest carrer deu el seu nom, des de 1857, a la bona qualitat de l'aigua dels pous que hi havia en aquest indret. Cal dir que al final de l'antic carrer de l'Aigua – cantonada de l'actual plaça de Catalunya – s'hi aixecà una fàbrica de filats de cotó que respongué a diverses raons socials, però que hom la coneixia popularment com la fàbrica del carrer de l'Aigua. El 1872 les instal·lacions foren ocupades per la societat Samà, Bresca y Cía, la primera fàbrica de llanes –“merinos”– de la ciutat. Després de diversos canvis en la propietat, el 1890 va entrar en liquidació i subhasta. El 1901 les instal·lacions buides foren objecte d'atenció per part dels tècnics de Pirelli que buscaven un espai on establir la nova fàbrica de fils i cables elèctrics.

Espai 2-22

Xemeneia de cal Ganeta

Plaça de Cal Ganeta

La xemeneia de cal Ganeta és la única de les tres que es conserven a la ciutat que avui és patrimoni protegit. La fàbrica de filats i torçats de cotó Soteras y Cía s'aixecà el 1880 al costat de la rasa d'en Miquelet. Més endavant es dedicaria també als teixits de cotó. Passaria per diverses raons socials: Soler, Soteras y Cía, Torreadella Hnos, Ramon Bach y Hno, Hilaturas Bach, Samaranch Hnos ... El 1928 els propietaris cediren els terrenys a la Casa de la Caritat, que després passarien a l'Hospital de Sant Pau. Als anys vuitanta i sota la raó social de Brocato es traslladaren al camí dels Esbarjos i la vella fàbrica fou enderrocada. Només se'n conservà el topònim de plaça de cal Ganeta i la xemeneia de maó de 25 metres.

Espai 2-23

Mercat Municipal

Plaça de Soler i Carbonell

L'adquisició dels terrenys i l'obra del nou mercat havien de fer-se realitat a partir del llegat del vilanoví Cristòfol Soler i Carbonell que morí a l'Argentina. Tot i posar-se la primera pedra el 1929 sorgiren tota mena de dificultats derivades especialment dels diferents canvis polítics. Finalment, a partir de 1935 s'executaria el projecte de l'arquitecte Josep M^a Miró i Guibernau. El 1937 es disposaria dels diners del llegat de Soler i Carbonell, però, malgrat això, el mercat no s'obriria al públic fins el 1941. És una construcció simètrica en la qual destaca el racionalisme arquitectònic. Una edificació de gran volum marcada per la funcionalitat, la llum i la preservació de les més avançades mesures higièniques i sanitàries del moment.

Espai 2-24

Fàbrica de cal Marquès – Manuel Marquès

Plaça d'Enric Cristòfol Ricart

Tota l'illa urbanitzada al voltant de l'actual plaça d'E.C. Ricart fou ocupada durant un segle per la fàbrica cotonera de cal Marquès. L'home fort fou Manuel Marqués i Puig (1860-1937), de família d'*americanos*, i fill d'un fundador de la fàbrica de Cal Xoriguer. Desvinculat d'aquesta, Isidre Marquès Riba fundaria Marquès Hermanos el 1878. Els Marquès, però, acabarien controlant les dues fàbriques. Manuel Marquès presidiria Fomento del Trabajo, i instauraria un paternalisme empresarial de signe catòlic, creant escoles patronals i habitatges pels treballadors, o fent un romiatge a Montserrat. El 1974 la fàbrica Marquès passaria al grup empresarial dels Valls Taberner. El 1977 es construï una nova fàbrica als afores, però el 1986 feia suspensió de pagaments. Els 1990 tancava les portes i les instal·lacions eren ocupades per Venta Catálogo. Els nets de Marquès –els germans Josep M^a i Francesc Bultó– impulsaren el naixement de FISA el 1946.

Espai 2-25

Carrer del Vapor – La fàbrica de la Rambla

Carrer del Vapor

Durant anys es va imposar el relat de que la fàbrica de la Rambla fou la primera del país moguda per la força del vapor, després de l'incendi del vapor Bonaplata el 1835. El 1833 es constituïa la raó Roquer, Gumà y Cía, la fàbrica de la Rambla, però no funcionaria fins el 1839, després de la guerra carlina i altres problemes. Fou la primera gran fàbrica cotonera de la ciutat. Totes les fàbriques del XIX disposaven de màquines de vapor i els calia aigua i carbó. Bona part de les màquines de vapor de les fàbriques vilanovines havien estat construïdes per la Maquinista Terrestre y Marítima. El vapor en símbol de la revolució industrial, aplicat tant a locomotores i fàbriques de tota mena. La fàbrica de la Rambla tancaria portes a la dècada dels seixanta. Encara en queden uns pocs vestigis.

Espai 2-26

Plaça de la Vila – Josep Tomàs Ventosa i l'ensenyament

Plaça de la Vila

A l'edifici municipal de la zona oest de la plaça de la Vila hi hagué l'antic edifici de l'Escola Industrial. L'edifici fou construït per Josep Tomàs Ventosa i Soler (1797-1874), vilanoví que havia fet fortuna a la vila cubana de Matanzas. El 1845 va comprar part dels terrenys del convent dels Caputxins afectats per les lleis de desamortització de 1835. Una part foren cedits a la ciutat per fer una plaça, l'actual plaça de la Vila. El 1851 es construïa l'edifici del col·legi Escuelas Gratuitas Ventosa. Les escoles s'inauguraren el 1854. Entre 1864 i 1874 acolliren l'Institut de Segon Ensenyament, el 1876 els PP Escolapis –mentre s'acabaven les obres de l'edifici de rambla Samà– i després les mares Escolàpies. El 1892 l'edifici fou ocupat per l'Escola d'Arts i Oficis –abans a la Casa Lluch de la rambla Principal–, que el 1901 es convertiria en Escola Superior d'Indústries. El 1959 l'Escola es traslladaria a l'edifici actual. El 1883 s'aixecà el monument a Ventosa.

Espai 2-27

Carrer de la Fruita – Conserves de fruita

El nom d'aquest carrer recorda la importància de la fabricació de conserves de fruita a Vilanova i la Geltrú durant el segle XIX, part de les quals s'exportaven a Cuba. Una de les més importants fou la de Francesc Arrufat, instal·lat a la cantonada de l'actual carrer de la Fruita i plaça de la Vila; o la de Francesc Garriga, que fou nomenat proveïdor de la Casa Reial, al marge d'altres fabricants escampats per la vila. Sembla que la de Francesc Arrufat i Ferrer (1795-1868) l'any 1834 fou la primera fàbrica de conserves de fruita de l'Estat.

Espai 2-28

Font de la plaça Miró

Plaça de Miró de Montgròs

El 18 de gener de 1861 es posà la primera pedra d'aquesta font monumental dedicada a la memòria de Josep Antoni Vidal i Pascual, tal com havia deixat registrat al seu testament per trobar-se prop de casa seva. Es tracta d'un sòlid conjunt geomètric de pedra de secció octogonal amb quatre piques i relleus ornamentals. En un dels seus laterals hi ha la inscripció gravada en marbre del llegat d'en Vidal i Pascual: "Primeramente es mi voluntad consignar la cantidad de 40.000 pesos, para que se inviertan en la construcción del acueducto, en la villa de mi nacimiento Villanueva y Geltrú a fin de que surta de agua viva su vecindario, de cuyo beneficio carece hoy. Codicilo de D. José Antonio Vidal y Pascual. 12 de enero de 1843". En un dels laterals s'hi troba una efigie en relleu del seu donant. La font fou projectada, com altres del moment, per Francesc de P. del Villar i Lozano.

Espai 2-29

Laboratori Municipal – Serveis municipals

Carrer del Col legi, 38

Aquesta singular construcció que avui acull les oficines del Servei Municipal d'Aigua fou aixecat el 1912 per acollir el Laboratori Municipal que fins aleshores, i des de la seva fundació el 1886, es trobava dins l'immoble de l'ajuntament a la plaça de la Vila. D'estil clarament modernista, el projecte és degut a l'arquitecte municipal Bonaventura Pollés i Vivó (1857-1918). El 2007 es rehabilità per encabir-hi les oficines del Servei Municipal d'Aigua. Es tracta d'un edifici simètric entre mitgeres, d'una sola planta, amb dos grans finestrals i elements de maó vist, vidre, i ornaments ceràmics a la façana; amb voltes d'arc a l'interior.

Espai 2-30

Font de la plaça dels Carros

Plaça de Soler i Gustems

La font, projectada per l'arquitecte Josep Font i Gumà, fou inaugurada el 17 de gener de 1893. Està dedicada a la memòria de Joaquim Soler i Gustems (1815-1891) que va fer fortuna a Cuba i que el 1891, abans de morir, llegà 15.000 pessetes per a la seva construcció. De fet, ell la volia a la plaça de la Vila. El projecte seria senzill perquè, segons l'arquitecte, el pressupost no donava per a més. De base circular, amb tres piques i tres brocs, s'utilitzà pedra de Montjuic pel conjunt monumental i calcària nummulítica de Girona per a les piques. Soler i Gustems rebia el malnom de "el Cargol", motiu que es visualitza discretament a la font. El capitell de la columna presenta ornamentacions d'influència medieval. El conjunt s'ha reconegut com la primera mostra modernista a la ciutat. Fa anys, quan algú s'integrava a la ciutat es deia: "Ja ha begut aigua de la font de la plaça dels Carros!".

Espai 2-31

La fàbrica del Portal - Els capitals comercials

Carrer de la Llibertat - Carrer Tetuan

La fàbrica de filats i teixits de cotó Amigó, Moncunill y Cía, coneguda per la fàbrica del Portal, s'aixecà el 1846 al carrer Llibertat, més avall de l'actual plaça dels carros, a tocar d'on hi havia l'antic portal de Mar de la muralla. En anys posteriors canviaria la raó social: Llusà, Cruset y Cía; Llusà, Cruset i Escofet; o Llusà y Cía. El 1898 es convertiria en Sard y Cía, d'Andreu Sard i Rosselló (1844-1900), polític i financer, darrer president de l'Institut del Foment del Treball Nacional. L'agost de 1900 la societat es declarava en suspensió de pagaments, i dies després moria el seu titular. Les edificacions foren enderrocades a finals de 1910. Fou una mostra de com els capitals comercials cubans s'invertien a la indústria local.

Espai 2-32

Habitatges Palau de l'obrer – Cooperatives d'habitatges

Rambla de l'Exposició, 1 al 29

A la rambla de l'Exposició, davant de la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer i de l'Escola d'Enginyeria, destaquen una seguit d'habitatges de planta baixa que s'aixecaren el 1927 a partir del projecte de 1924 de l'arquitecte Josep M^a Miró i Guibernau. El conjunt havia estat impulsat per la Cooperativa Palacio del Obrero, formada per algunes persones vinculades al ferrocarril, i representada per Guillem Revetllat. El conjunt homogeni inicial el formaven setze cases d'una sola planta i pati posterior. La iniciativa partí de la llei aprovada el desembre de 1921 per la qual es facilitava la construcció de cases barates. Amb l'establiment a la ciutat a partir de 1917 dels tallers de la companyia dels ferrocarrils de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), la manca d'habitatges fou un greu problema.

Espai 2-33

Rambla de l'Exposició - L'Exposició Regional

Rambla de l'Exposició

La rambla de l'Exposició recorda l'Exposició Regional de 1882 que pocs mesos després de la inauguració del ferrocarril es celebrà a Vilanova i la Geltrú en els terrenys annexes a les instal·lacions ferroviàries. L'exposició pretenia ser un aparador per donar a conèixer i promocionar empreses i productes industrials i comercials de les viles i ciutats que formaven part de la nova línia del ferrocarril. La inauguració de l'Exposició tingué lloc el diumenge 28 de maig de 1882 –era previst iniciar el 2 de maig– en terrenys propietat de la companyia ferroviària que ocupaven uns 25.000 m². Els pavellons foren projectats per l'arquitecte Bonaventura Pollés, un dels promotors del certamen al costat de Francesc Gumà.

Espai 2-34

Tallers Tomàs – La fabricació de canonades

Rambla de l'Exposició

Els Tallers Tomàs estaven situats a l'illa de l'actual plaça de la Ciència. El vilanoví Manuel Tomàs i Bertran (1836-1885) havia establert el 1962 un negoci de lampisteria, i poc després inicià la fabricació de tubs de xapa embetumats, especials per a conduccions d'aigua i gas. Muntà una primera fàbrica al carrer Col·legi, i més endavant ocupà les antigues instal·lacions de la ferreria de Sant Josep, passat el carrer Codonyat. L'expansió de les xarxes d'abastament d'aigua i gas arreu del país feren créixer el negoci. Conegut popularment com “cal Tomàs dels canons”, a part de canonades d'acer recobertes de quitrà també fabricaven vàlvules, fonts, registres i altres aparells auxiliars. Tomàs també fou el 1880 el promotor de la segona portada d'aigua potable a la ciutat des de Santa Oliva.

Espai 2-35

Base de Manteniment de Renfe – La MZA i el Recorrido

Rambla de l'Exposició, 51

Entre 1916 i 1922 es posaren en funcionament els tallers generals de reparació i manteniment de material mòbil de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). La decisió correspongué a Eduard Maristany, president de la companyia. Coneguts popularment com “el Recorrido”, els tallers van dur un gran nombre de treballadors i les seves famílies. Comptaven amb tres divisions dedicades a les reparacions generals, les diàries i el proveïment de locomotores, amb seccions de pintura, reparacions, muntatge, fusteria, tapisseria ... L'estació, els tallers i el dipòsit de locomotores conformen la Vilanova ferroviària. Avui, la rotonda, la nau-grua i altres edificis i elements configuren el Museu el Ferrocarril. Davant de Neàpolis encara podem observar una nau d'estil modernista.

Espai 2-36

La Biblioteca-Museu Víctor Balaguer - Víctor Balaguer

Avinguda de Víctor Balaguer, s/n

El monumental edifici de la Biblioteca-Museu Balaguer, construït el 1884 sota la direcció de l'arquitecte Jeroni Granell, tenia la funció d'acollir les col·leccions i el llegat particular del seu promotor, el polític i literat Víctor Balaguer i Cirera (1824-1901). Destaca la imponent biblioteca, i tot el conjunt representa un immillorable referent cultural del vuit-cents català, notable en el continent i en el contingut. Víctor Balaguer fou diputat liberal elegit pel districte de Vilanova i la Geltrú i també fou ministre. Participà en el grans decisions de futur que afectaven la ciutat i fou l'artífex de l'establiment el 1901 de l'Escola Superior d'Indústries.

Espai 2-37

L'Escola d'Enginyeria de la UPC – Els ensenyaments tècnics

Avinguda de Víctor Balaguer, s/n

Davant de la Biblioteca-Museu Balaguer s'aixeca l'actual Escola Politècnica Superior d'Enginyeria adscrita a la Universitat Politècnica de Catalunya. L'edifici actual, obra de Julio Chinchilla, s'aixecà el 1959 després de deixar l'antic edifici de la plaça de la Vila. L'Escola Industrial –tal com es coneix popularment– té el precedent a l'Escola Superior d'Indústries creada el 1901 gràcies a les gestions de Víctor Balaguer. D'aquesta institució educativa han sorgit generacions de pèrits i enginyers que han contribuït a la consolidació i projecció industrial de la ciutat. En aquest llarg periple destaca la feina educativa i cultural de l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial (1917-1939). Esment a part mereixen els Cursos Politècnics organitzats entre 1953 i 1972.

RUTA 3

Itinerari Est o de la Piera

Museu del Ferrocarril

Plaça d'Eduard Maristany

Carrer del Forn de Vidre

Carrer de Narcís Monturiol

Rambla de l'Exposició

Carrer de Ventosa i Roig

Carrer de la Metal·lúrgia

Carrer de la Piera

Rambla de l'Exposició

Carrer de Solicrup

Carrer de Josep M^a Bultó

Carrer de Josep Juliachs

Avinguda d'Eduard Toldrà

Rambla de l'Exposició

Avinguda Víctor Balaguer

Plaça d'Eduard Maristany

Resum

Aquest recorregut també surt del Museu del Ferrocarril de Catalunya i s'endinsa cap a la zona est de la ciutat, penetrant a l'actual zona de la Piera, també coneguda per barri de la Bòbila. Hem optat pel primer topònim, perquè és el torrent de la Piera que dona identitat a l'espai i on hi trobem alguns elements singulars. Sense anar més lluny, el torrent ens ofereix tres ponts importants: un per carretera, un per ferrocarril i un altre per una ferrocarril industrial de via estreta que mai va arribar a funcionar.

En aquest territori i espais propers proliferaren en altre temps les bòbiles i forns d'obra, atès que era una zona rica en argiles vermelles.

D'altra banda, bona part dels carrers de la zona residencial de la Bòbila –en record de l'antiga bòbila Figueras– van ser batejats en el seu moment amb noms estretament vinculats a la industrialització de la ciutat.

Aquest eix que surt de la plaça de l'Estació i segueix la rambla de l'Exposició aplegà al seu voltant un bon nombre d'activitats industrials: la fàbrica de gas – abans fàbrica de vidre–, l'estació i instal·lacions annexes, els tallers de la companyia ferroviària MZA, els Tallers Tomàs, la Calibradora Mecànica, la bòbila Figueras ...

Un eix de industrialització i, alhora, un eix de bombardejos durant la guerra. També podem parlar d'un eix de cultura i coneixement en el qual es situen la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer, l'Escola d'Enginyeria i la seva biblioteca, Neàpolis, el nou Campus i aulari de la UPC, o el Centre Tecnològic.

Finalment, uns altres elements que defineixen aquest sector de la població són els habitatges obrers. Per una banda destaquen les cases amb jardí destinades als treballadors de cal Marquès, i també de la Fisa, un exemple de paternalisme empresarial, els més modestos blocs de la Renfe, o la singular iniciativa del Palau de l'Obrer.

n°	Espai	Localització	Tipologia	Discurs
3-1	Museu del Ferrocarril	Plaça Eduard Maristany	Físic	Continent i contingut
3-2	Estació de ferrocarril	Plaça Eduard Maristany	Físic	Conjunt d'equipaments
3-3	Plaça d'Eduard Maristany	Plaça Eduard Maristany	Topònim	Maristany i la MZA
3-4	Carrer Forn de Vidre	Carrer Forn de Vidre	Topònim	La fàbrica de vidre
3-5	Fàbrica de gas	Carrer Forn de Vidre	Desapareguda	La Unión Industrial
3-6	Habitatges Palau de l'obrer	Rambla de l'Exposició	Físic	Cooperatives d'habitatges
3-7	Rambla de l'Exposició	Rambla de l'Exposició	Topònim	L'Exposició Regional
3-8	Tallers Tomàs	Rambla de l'Exposició	Desapareguts	La fabricació de canonades
3-9	Base de Manteniment de Renfe	Rambla de l'Exposició	Físic	La MZA i el <i>Recorrido</i>
3-10	Neàpolis	Rambla de l'Exposició	Complementari	Creació i innovació
3-11	Xemeneia de la Calibradora	Carrer de Metal·lúrgia	Físic	La Calibradora Mecànica
3-12	Centre Tecnològic UPC	Rambla de l'Exposició	Complementari	Col·laboració UPC-Empreses
3-13	Pont del Griffi	R.Exposició-C.Solierup	Físic	El Griffi i el tren
3-14	Pont del ferrocarril	Torrent de la Piera	Físic	
3-15	Pont de la carretera	Av.E.Toldrà-C.Solierup	Físic	
3-16	Carrers de la Bòbila	Carrer Indústria i altres	Topònim	Els topònims i la indústria
3-17	La Bòbila Figueras	Carrer Bòbila Figueras	Desapareguda	Les bòbiles
3-18	Carrer de Josep Juliachs	Carrer de Josep Juliachs	Topònim	Sindicalisme
3-19	Blocs de la Renfe	Avinguda d'E.Toldrà	Físic	
3-20	Cases de cal Marquès	Av.E.Toldrà-Av.Garraf	Físic	Habitatges i paternalisme empr.
3-21	Biblioteca-Museu Balaguer	Avgda. Víctor Balaguer	Complementari	Víctor Balaguer
3-22	Escola d'Enginyeria – UPC	Avgda. Víctor Balaguer	Complementari	Ensenyaments tècnics

Espai 3-1

Museu del Ferrocarril

Plaça d'Eduard Maristany

Veure capítol particular

Espai 3-2

Estació del ferrocarril

Plaça d'Eduard Maristany

La ciutat va fer possible el 1881 la construcció de la línia del ferrocarril de Barcelona a Vilanova i la Geltrú i Valls sense suport oficial, i només amb l'empenta privada i les subscripcions populars. En aquest sentit, l'empenta de Francesc Gumà i Ferran i altres prohoms locals fou determinant. Això, i les dificultats tècniques de l'obra van convertir-la en una aventura èpica. L'estació de Vilanova fou, ateses les seves dimensions, una de les construccions emblemàtiques de la línia. Es tracta d'una composició simètrica de tres cossos amb planta baixa i pisos, original del 1881. Cels Xauradó en fou l'autor del projecte, i resulta especialment interessant l'ús del ferro colat a la coberta de l'andana i a les columnes exteriors i interiors.

Espai 3-3

Plaça d'Eduard Maristany – Maristany i la MZA

Plaça d'Eduard Maristany

La plaça és dedicada a Eduard Maristany i Gibert (Barcelona, 1855-1941), director de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Maristany decidí la instal·lació a Vilanova des tallers de manteniment de la companyia. Entre l'estació i l'edifici de l'Escola d'Enginyeria s'hi pot contemplar el monument dedicat a Gumà i Ferran i el ferrocarril, obra de Ramon Padró i escultures de Joan Roig. Hi destaquen les efigies de Francesc Gumà, Pau Soler i Joan Torrents, i altres al·lusions a les poblacions de la línia. A un i altre costat de la plaça destaquen el Museu del Ferrocarril de Catalunya i la Biblioteca-Museu Balaguer. Avui, la imatge queda malmesa per la presència de l'estació d'autobusos.

Espai 3-4

Carrer del Forn de Vidre – La fàbrica de vidre

Carrer del Forn de Vidre

El nom fa referència a la fàbrica de vidre establerta el 1859 a la rambla de Isabel II –actual carrer de la Llibertat– per part dels germans Joan i Jaume Brunet i Juncosa, i que funcionaria sota la raó Brunet y Cía. Els germans havien retornat de Cuba sense gaire èxit. L'empresa tenia despatx a Barcelona i a Tarragona. El vidre s'obtenia per la fusió de sílice, calç i altres additius. A la comarca, fàbriques de vidre i foneries aprofitaven el sauló, una sorra fina del Miocè. La matrícula industrial detalla que el 1861 s'hi fabricaven vidres verds. La fàbrica va treballar pocs anys, atès que el 1884 en aquell indret es posava en funcionament la fàbrica de gas impulsada per Francesc Ricart Marrugat i Florenci Sala Bordas.

Espai 3-5

Fàbrica de gas – La Unión Industrial

Carrer del Forn de Vidre

Al mateix espai que havia ocupat la fàbrica de vidre, el 1884 s'instal·lava la primera fàbrica de gas per a l'enllumenat sota la raó social de La Unión Industrial, societat constituïda per Florenci Sala Bordas i Francesc Ricart Marrugat, fins que als anys seixanta del segle XX fou adquirida per Catalana de Gas y Electricidad. La fàbrica del gas continuaria en aquell indret fins que l'any 1967 s'inauguraren unes noves instal·lacions als afores. Un dels elements característics de l'antiga fàbrica era la xemeneia de planta quadrada decorada amb un escut de la ciutat. Als inicis el gas es produïa a partir de la destil·lació seca del carbó de hulla. La fàbrica i el gasòmetre de la fàbrica de Mar de 1854 situaren la ciutat a l'avantguarda del gas.

Espai 3-6

Habitatges Palau de l'obrer – Cooperatives d'habitatges

Rambla de l'Exposició, 1 al 29

A la rambla de l'Exposició, davant de la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer i de l'Escola d'Enginyeria, destaquen una seguit d'habitatges de planta baixa que s'aixecaren el 1927 a partir del projecte de 1924 de l'arquitecte Josep M^a Miró i Guibernau. El conjunt havia estat impulsat per la Cooperativa Palacio del Obrero, formada per algunes persones vinculades al ferrocarril, i representada per Guillem Revetllat. El conjunt homogeni inicial el formaven setze cases d'una sola planta i pati posterior. La iniciativa partí de la llei aprovada el desembre de 1921 per la qual es facilitava la construcció de cases barates. Amb l'arribada dels tallers de la companyia MZA la manca d'habitatges fou un greu problema.

Espai 3-7

Rambla de l'Exposició - L'Exposició Regional

La rambla de l'Exposició recorda l'Exposició Regional de 1882 que pocs mesos després de la inauguració del ferrocarril es celebrà a Vilanova i la Geltrú en els terrenys annexes a les instal·lacions ferroviàries. L'exposició pretenia ser un aparador per donar a conèixer i promocionar empreses i productes industrials i comercials de les viles i ciutats que formaven part de la nova línia del ferrocarril. La inauguració de l'Exposició tingué lloc el diumenge 28 de maig de 1882 –era previst iniciar el 2 de maig– en terrenys propietat de la companyia ferroviària que ocupaven uns 25.000 m². Els pavellons foren projectats per l'arquitecte Bonaventura Pollés, un dels promotors del certamen al costat de Francesc Gumà.

Espai 3-8

Tallers Tomàs – La fabricació de canonades

Rambla de l'Exposició

Els Tallers Tomàs estaven situats a l'illa de l'actual plaça de la Ciència. El vilanoví Manuel Tomàs i Bertran (1836-1885) havia establert el 1862 un negoci de lampisteria, i poc després inicià la fabricació de tubs de xapa embetumats, especials per a conduccions d'aigua i gas. Muntà una primera fàbrica al carrer Col·legi, i més endavant ocupà les antigues instal·lacions de la ferreria de Sant Josep, passat el carrer Codonyat. L'expansió de les xarxes d'abastament d'aigua i gas arreu del país feren créixer el negoci. Conegut popularment com “cal Tomàs dels canons”, a part de canonades d'acer recobertes de quitrà també fabricaven vàlvules, fonts, registres i altres aparells auxiliars. Tomàs també fou el 1880 el promotor de la segona portada d'aigua potable a la ciutat des de Santa Oliva.

Espai 3-9

Base de Manteniment de Renfe – La MZA i el Recorrido

Rambla de l'Exposició, 51

Entre 1916 i 1922 es posaren en funcionament els tallers generals de reparació i manteniment de material mòbil de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). La decisió correspongué a Eduard Maristany, president de la companyia. Coneguts popularment com “el Recorrido”, els tallers van dur un gran nombre de treballadors i les seves famílies. Comptaven amb tres divisions dedicades a les reparacions generals, les diàries i el proveïment de locomotores, amb seccions de pintura, reparacions, muntatge, fusteria, tapisseria ... L'estació, els tallers i el dipòsit de locomotores conformen la Vilanova ferroviària. Avui, la rotonda, la nau-grua i altres edificis i elements configuren el Museu el Ferrocarril. Davant de Neàpolis encara podem observar una nau d'estil modernista.

Espai 3-10

Neàpolis – Creació i innovació

Rambla de l'Exposició, 59

Obra de MBM Arquitectes, es posava en funcionament el 2006. Concebut com l'Espai per a la Tecnologia i les Idees, en ell hi conviuen innovació, recerca, formació, divulgació tecnològica i activitat empresarial. L'empenta industrial de va tenir derivades en el camp de la innovació tècnica. Emprenedors i pioners com Francesc X. Bultó Marquès en el camp de les motocicletes; Isidor Cabanyes Olzinellas, inventor d'un motor aèreo-solar; Josep M^a Cucurella Xicola, tècnic elèctric; Miquel Esquirol Soler, precursor del cava; Cristòfol Juandó Rafecas, precursor de l'aviació; Francesc Macià Llussà, introductor del formigó armat; Joan Soler Soler en els motors elèctrics, Francesc Puig Figueras, precursor del ciment blanc; o Manuel Tomàs Bertran en les canonades d'acer dolç asfaltades.

Espai 3-11

Xemeneia de la Calibradora – La Calibradora Mecànica

Carrer de la Metal·lúrgia (41.222418 – 1.735797)

La Calibradora Mecànica, S.L. –coneguda popularment per la Cali– fou fundada per ciutadans suïssos el 1926 per fabricar barres calibrades de ferro i acer per sistema d'estirat i tornejat. Durant la guerra patí alguns bombardeigs aeris i la planta fou traslladada a Castellfollit de la Roca. Després del conflicte tornava a funcionar a Vilanova sota la direcció de Joan Pascual Ramon, que més endavant se'n desvincularia per crear el seu propi projecte. El 1989 els treballadors se'n feren càrrec fins a la liquidació i subhasta definitiva per part del Banc Industrial de Catalunya. De les antigues instal·lacions únicament en queda la xemeneia de maó.

Espai 3-12

Centre Tecnològic de la UPC – Col·laboració UPC-Empreses

Rambla de l'Exposició, 24

El setembre de 2000 s'inaugurava aquest equipament creat dos anys abans en conveni entre la UPC i l'Ajuntament. Un centre pluridisciplinari d'estudi i investigació aplicada i de serveis a les empreses que acull professors i investigadors. El centre incorpora activitats de investigació, desenvolupament, innovació i transferència de tecnologia del campus de la UPC a la ciutat. Disposa de diversos grups de treball que elaboren solucions tècniques de suport a empreses i institucions, com ara el SARTI (Sistemes d'Adquisició Remota i Tractament de la Informació), el GREC (Grup de Recerca en Enginyeria del Coneixement) o el CDAL (Centre de Disseny d'Aliatges Lleugers i Tractaments de Superfície).

Espai 3-13

Pont del Griffi – El Griffi i el tren

Rambla de l'Exposició – Camí de Solicrup

El 1923 es constituïa Materiales Hidráulicos Griffi, S.A. per impuls de Francesc Puig Figueras. Tres anys després s'aixecava més enllà del cementiri la fàbrica de ciment blanc que explotaria les calcàries del fondo del Guardiola. Inicialment es preveia la fàbrica prop del ferrocarril, però després s'optà per una línia d'enllaç de via estreta entre la fàbrica i el baixador de Sant Cristòfol. El 1943 es reprenia el projecte i s'iniciaren les construccions, però les dificultats tècniques i administratives no s'aturaren. Les edificacions del baixador foren enderrocades als anys noranta per instal·lar la planta depuradora, i avui només en resta el testimoni del pont estret de dos ulls sobre el torrent de la Piera que forma part de la rotonda a l'extrem de la rambla de l'Exposició. El 2009 la cimentera cessaria la seva activitat.

Espai 3-14

Pont del ferrocarril

Torrent de la Piera (41.219488 – 1.737576)

Seguint el torrent de la Piera en direcció sud fins la línia ferroviària, trobaríem el pont de pedra del ferrocarril. Es tracta d'un pont d'un sol ull, de dotze metres de llargada i construït de pedra i volta de maó. El pont s'aixecà el 1914 amb motiu de les obres d'ampliació de la doble via de la línia entre Barcelona i Vilanova.

Espai 3-15

Pont de la carretera

Avinguda d'Eduard Toldrà – Camí de Solicrup

A la confluència entre el torrent de la Piera i l'avinguda d'Eduard Toldrà –la carretera C-246– trobem el pont de carretera sobre el torrent. Un pont d'un sol ull, d'uns 30 metres de llargada i 8 d'amplada, construït de pedra i volta de maó. És una obra de 1865 deguda a l'enginyer José Álvarez. La construcció forma part de les obres de la carretera de Sitges que es realitzaren amb ajuts de la Diputació, i que ocuparen treballadors de les fàbriques tèxtils vilanovines que es trobaven en situació d'atur forçós per la falta de cotó. La crisi coneguda com a “fam de cotó” fou originada pel bloqueig dels ports del sud durant la guerra de Secessió americana (1861-1865). La carretera va quedar oberta al públic el 1879.

Espai 3-16

Carrers de la Bòbila – Els topònims i la indústria

Carrer de la Indústria i altres

Vilanova es convertí en una important ciutat industrial durant el segon terç del segle XIX. Cal posar en valor la figura del vilanoví Antoni Bonaventura Gassó Borrull (1752-1824), comerciant i industrial, que fou durant molts anys secretari de la Junta de Comerç de Barcelona i que el 1816 publicà el llibre premonitori *España con indústria, fuerte y rica*. Per un acord de ple municipal de 5 d'abril de 1993, bona part dels nous carrers de la zona urbanitzada de la Bòbila o de la Piera, es designaren amb noms que recorden el procés de industrialització: Indústria, Bòbila Figueras; Francesc Puig Figueras, fundador de Griffi; Font i Vilaseca, fundador de la fàbrica Nova; Joan Ricart, directiu de cal Marquès; Josep Maria Bultó, fundador de FISA; Sebastià Gumà, un dels fundadors de la fàbrica de la Rambla; el sindicalista Josep Juliachs, o el cooperativista Joan Ventosa i Roig.

Espai 3-17

La Bòbila Figueras – Les bòbiles

Carrer de la Bòbila Figueras

La bòbila Figueras dona nom a la zona urbanitzada coneguda per la Bòbila. A la part est de la ciutat existiren moltes bòbiles i forns d'obra, prop dels torrents de la Piera, la Terrosa i Santa Magdalena, on abundaven les argiles vermelles. A diferència dels forns d'obra, les bòbiles tenien un procés continu més industrial per a la fabricació de rajoles, maons o teules. La bòbila Figueras ja existia al voltant de 1914 al camí vell de Sitges. Als anys vint es convertiria en la societat Figueras Hermanos, i posteriorment en la societat Compañia Montecaro, S.A., en plena activitat fins els anys setanta. De la bòbila únicament en resta el topònim.

Espai 3-18

Carrer de Josep Juliachs – Sindicalisme

Carrer de Josep Juliachs

Josep Juliachs i Ferrer (1849-1911) fou un dels dirigents obrers més rellevants de la Vilanova del XIX. Presidí l'organització obrera de Les Tres Classes de Vapor a partir de 1881. De tendència moderada i hàbil negociador, el 1883 fou un dels impulsors el Centre Democràtic Federalista i director de *El Esclavo Moderno*, publicació de l'organització sindical. El sindicalisme vilanoví comptà amb altres figures rellevants com Cristòfol Miró i Virgili "Toixa"; Ramon Maseras, un dels organitzadors del conflicte de les selfactines; Joan Trilla Vilella, dirigent de Les Tres Classes de Vapor i signant del manifest *A los obreros de Cataluña*, en nom de les Societats Obreres de Barcelona; o Roser Dolcet Martí, activista de la CNT.

Espai 3-19

Blocs de la Renfe

Avinguda d'Eduard Toldrà, 37

Cap el 1939 el dipòsit de màquines de vapor, els tallers del *Recorrido* i el personal de vies i d'estació aplegaven a Vilanova uns 700 treballadors de la companyia dels Ferrocarrils de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Després de la guerra es nacionalitzaren totes les companyies ferroviàries privades sota el paraigües de Renfe, creada el 1941. El 1955, coincidint amb l'aplicació del Plan Nacional de la Vivienda de renta limitada, s'aixecaren a l'actual avinguda d'Eduard Toldrà set blocs de dos pisos d'alçada amb un total 80 habitatges modestos d'uns 42 m² destinats a treballadors de la Renfe. El juny de 1956 es posaria en servei l'electrificació de la línia, i el 1967 es decretava el definitiu tancament del dipòsit.

Espai 3-20

Cases de cal Marquès – Habitatges i paternalisme empresarial

Avinguda d'Eduard Toldrà – Avinguda del Garraf

Entre 1946 i 1950 es construï entre les actuals avingudes del Garraf i Eduard Toldrà una promoció de seixanta cases unifamiliars amb jardí destinades als treballadors de la fàbrica Marquès (1878), però també per alguns de la foneria FISA (1946), atès que els dirigents d'una i altre societat formaven part de la mateixa família. Posteriorment, es construïren dotze habitatges distribuïts en dos blocs de pisos amb una pineda comunitària, i dotze habitatges més modestos sense jardí a l'actual passatge del Garraf. El 1986 l'empresa va fer fallida després d'haver estat absorbida pel grup Valls Taberner. Els treballadors van poder accedir a la propietat dels seus habitatges en condicions preferents.

Espai 3-21

La Biblioteca-Museu Víctor Balaguer - Víctor Balaguer

Avinguda de Víctor Balaguer, s/n

El monumental edifici de la Biblioteca-Museu Balaguer, construït el 1884 sota la direcció de l'arquitecte Jeroni Granell, tenia la funció d'acollir les col·leccions i el llegat particular del seu promotor, el polític i literat Víctor Balaguer i Cirera (1824-1901). Destaca la imponent biblioteca, i tot el conjunt representa un immillorable referent cultural del vuit-cents català, notable en el continent i en el contingut. Víctor Balaguer fou diputat liberal elegit pel districte de Vilanova i la Geltrú i també fou ministre. Participà en el grans decisions de futur que afectaven la ciutat i fou l'artífex de l'establiment el 1901 de l'Escola Superior d'Indústries.

Espai 3-22

L'Escola d'Enginyeria de la UPC – Ensenyaments tècnics

Avinguda de Víctor Balaguer, s/n

Davant de la Biblioteca-Museu Balaguer s'aixeca l'actual Escola Politècnica Superior d'Enginyeria adscrita a la Universitat Politècnica de Catalunya. L'edifici actual, obra de Julio Chinchilla, s'aixecà el 1959 després de deixar l'antic edifici de la plaça de la Vila. L'Escola Industrial –tal com es coneix popularment– té el precedent a l'Escola Superior d'Indústries creada el 1901 gràcies a les gestions de Víctor Balaguer. D'aquesta institució educativa han sorgit generacions de pèrits i enginyers que han contribuït a la consolidació i projecció industrial de la ciutat. En aquest llarg periple destaca la feina educativa i cultural de l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial (1917-1939). Esment a part mereixen els Cursos Politècnics organitzats entre 1953 i 1972.

RUTA 4

Elements dispersos

Resum

Aquesta ruta recull alguns dels elements que per la seva situació perifèrica no encaixen en cap dels tres itineraris anteriors. Així, doncs, aquesta no és pròpiament una ruta sinó un calaix de sastre d'elements dispersos.

En podríem fer unes agrupacions temàtiques, com ara els molins de vent, les activitats extractives (forns de calç, pedreres, mines ...), l'abastament d'aigua –de reg i potable– i, un cop més, els habitatges destinats a treballadors de la fàbrica de la Rambla o de Pirelli.

En el cas de la canalització de l'aigua potable, els reptes assolits el segle XIX per fer arribar aigua de l'Arboç primer, i de Santa Oliva després, han facilitat l'existència de molts elements vinculats a aquella iniciativa: dipòsits, fonts, canals de rec, el pantà de Foix ...

Les construccions de pedra seca periurbanes no s'inclouen com a patrimoni industrial (mulasses, marges, rescloses ...), ni tampoc el patrimoni relacionat directament amb l'activitat agrària, cas de les sínies de pouar aigua.

De la mateixa manera, he decidit prescindir d'elements arquitectònics amb funcions encara dubtoses. Em refereixo a les torratxes que coronen algunes cases senyorívoles de la Vilanova antiga i que s'aixecaren majoritàriament entre finals del segle XVIII i finals del XIX. S'ha especulat molt sobre la funció d'aquestes torratxes, indicant que podrien tractar-se d'un element de guaita i control del trànsit de vaixells comercials que entraven i sortien de la rada vilanovina. Una tipologia de construccions que existeixen en altres indrets i han estat ben estudiades, com és el cas de les torres-mirador de Cádiz. Els especialistes conclouen que es tractava –en carrers estrets– d'una fórmula per guanyar alçada, buscant el sol a l'hivern i la marinada a l'estiu. Alhora, podrien tenir altres derivades més artístiques o de prestigi.

Per contra, i com s'ha avançat, m'he permès de incloure dos elements que formarien part d'allò que alguns anomenen l'arqueologia de la guerra civil.

n°	Espai	Localització	Tipologia	Discurs
4-1	Molí d'en Llançà	C. del Molí de Vent	Físic	Molí d'en Llançà
4-2	Els dos Molins	Avgda. Aragai/Estornells	Físic	Molins de la serra de Sta Llúcia
4-3	Molí de l'Escardó	Carrer de l'Ortoll	Físic	Molí de l'Escardó
4-4	Canal de rec pantà de Foix	Camí de mas de l'Artís	Físic	Rec del pantà
4-5	Dipòsit d'aigua de la Collada	Avinguda del riu Foix	Físic	Dipòsit d'aigua de la Collada
4-6	Dipòsit d'aigua masia Seró	Rambla Arnau Vilanova	Físic	Dipòsit d'aigua de masia Seró
4-7	Calera d'en Puig	Torrent mas de la Fam	Físic	Els forns de mas de l'Artís
4-8	Pedrera del Griffi	Coll d'en Ferran	Físic	Pedreres
4-9	Coves de la Terraire	Fondo Masia Alonso	Físic	La terra d'escudella
4-10	Fca. dels francesos (CIAP)	Carrer de Miquel Guansé	Físic	Cooperatives industrials
4-11	Carrer de Ca l'Escoda	Carrer de Ca l'Escoda	Topònim	La fàbrica de ca l'Escoda
4-12	Habitatges fca. de la Rambla	Carrer de Sant Magí	Físic	Habitatges obrers fca. Rambla
4-13	Blocs de la Pirelli	Avinguda de Cubelles	Físic	Habitatges obrers de Pirelli
4-14	Defenses costaneres	Platges Far i Sant Gervasi	Complementari	Arqueologia de la guerra civil
4-15	Refugis antiaeris	Pl. Vila - Pl. Sant Antoni	Complementari	Arqueologia de la guerra civil

Espai 4-1

Molí d'en Llançà

Carrer del Molí de Vent, 21

El molí de vent d'en Llançà o de la Collada ja apareix al cadastre de 1739. El seu propietari Joan Rossell era conegut pel sobrenom de "Llansà". La seva funció era la de moldre farina. Algunes informacions ens permeten de creure que la seva existència és del primer terç del segle XVII, contemporani d'altres construccions semblants. La torre actual està molt ben restaurada i forma part d'un habitatge particular. La construcció dona nom a l'actual barri del Molí de Vent. Durant la primera guerra carlina el molí fou incendiat. D'aquest molí sortia el camí molinant que, passant per la serra de Santa Llúcia, on hi havien els Dos molins, i el mas de l'Esquerrer, arribava fins el molí de Baix de Cubelles, a la riba del Foix.

Espai 4-2

Els Dos molins, o molins de la serra de Santa Llúcia

Avinguda de l'Aragai, 46 i carrer dels Estornells, 9

A pocs metres de distància i integrats a l'extrem sud de la urbanització de l'Aragai s'aixequen els Dos molins o molins de la serra de Santa Llúcia. Entre els dos molins passava el camí moliner o molinant que anava del molí d'en Llançà de Vilanova fins el molí de Baix de Cubelles. El molí de dalt fou restaurat com a habitatge el 1969, mentre que el de baix estigué en un avançat estat d'abandonament fins que fou restaurat no fa gaires anys formant part d'un habitatge. La imatge dels dos molins a la carena de la serra forma part del passat.

Espai 4-3

Molí de l'Escardó

Carrer de l'Ortoll, s/n

A la partida d'Adarró, prop d'on hi havia el xalet de l'Ortoll, s'aixeca la torre del molí de l'Escardó. A diferència dels altres molins de vent de la ciutat, aquest no ha estat restaurat i presenta un estat lamentable. Hi ha les restes, molt deteriorades, d'una escala interior. Hi ha notícies que indiquen que el primer propietari fou Joan Esquerdó, qui el 1616 va demanar llicència per a la seva construcció. Com els altres molins de vent la seva funció era de moldre farina.

Espai 4-4

Canal de rec del pantà de Foix

Camí de mas de l'Artís (41.24048 – 1.70549)

Al camí de mas de l'Artís, poc abans de la pujada del mas d'en Perris, el canal de rec del pantà de Foix salva el torrent de la Pastera. Es tracta d'un tram aeri en que el canal queda suportat per diversos pilars d'obra. El canal de rec del pantà de Foix travessa el terme de la ciutat seguint un traçat capriciós, adaptant-se als obstacles i a les propietats amb trams rectes, curvilinis, aeris, subterranis o en superfície. El vilanoví Pelegrí Ballester i Marquès (1857-1919) fou el promotor del pantà de Foix, projecte sota la direcció de l'enginyer Hermenegildo Gorriá. Les obres del pantà s'allargaren entre els anys 1910 i 1929. Malgrat tot, els canals de rec que canalitzaven l'aigua des del pantà –amb uns 24 km de llargada–, no s'acabaren fins el 1935. La gestió del reg del pantà aniria a càrrec de la Comunitat de Regants.

Espai 4-5

Dipòsit d'aigua de la Collada-Sis Camins

Avinguda del Riu Foix, 64

La Companyia d'Aigües de Vilanova i la Geltrú disposa i gestiona diversos dipòsits d'acumulació i regulació de l'aigua que arriba a la ciutat procedent dels diversos punts de captació. El dipòsit de la Collada-Sis Camins o Dipòsit 1 fou construït el 1904 i es troba situat al nord dels Sis Camins, a tocar de mas Palau. És una construcció circular amb murs de contenció de formigó, un diàmetre de 36,5 metres i una profunditat de 12 metres, amb una capacitat d'uns 12.000 m³. El juliol de l'any 2000 es cobrí l'estructura amb una coberta flotant de polipropilè.

Espai 4-6

Dipòsit d'aigua de la masia d'en Seró

Rambla d'Arnau de Vilanova, 80

La Companyia d'Aigües de Vilanova i la Geltrú disposa i gestiona diversos dipòsits d'acumulació i regulació de l'aigua que arriba a la ciutat procedent dels diversos punts de captació. El dipòsit de la masia d'en Seró o Dipòsit 2 fou construït el 1915 i es troba situat a la ronda Ibèrica a l'alçada de la creu de terme de Sant Gregori. És una construcció de formigó enterrada de secció rectangular de 41,5 x 20 metres i una profunditat de 10 metres, amb una capacitat d'uns 8.000 m³. El juliol de l'any 2000 s'hi va fer una coberta d'obra amb motiu de l'arribada de l'aigua del riu Llobregat procedent de la planta potabilitzadora d'Abrera.

Espai 4-7

Calera d'en Puig – Els forns de calç de mas de l'Artís

Torrent de mas de la Fam (41.26134 – 1.69815)

Als voltants de mas de l'Artís encara podem observar els vestigis d'antics forns de calç. De temps molt antics, de les pedres calcàries, abundants a la zona, se'n feia calç. La calç s'extreia per un procés de combustió del carbonat càlcic contingut a la pedra calcària. L'escalfament a alta temperatura proporcionava òxid de calç o calç viva. La calç barrejada amb aigua i sorra era utilitzada per a la construcció. També s'utilitzava per emblanquinar la soca dels arbres com antifúngic, per blanquejar paper, per adobar pell i cuirs adobats, per emblanquinar parets, per desinfectar l'aigua o per a sulfatar les vinyes contra el míldiu. Els forns feien servir llenya com a combustible, i les restes actuals conserven l'olla folrada de pedra d'uns 4-5 metres de diàmetre. La calera d'en Puig conserva l'olla i la boca amb voltes de maó.

Espai 4-8

Pedrera del Griffi

Coll d'en Ferran (41.25184 – 1.71157)

La fàbrica de ciment blanc Griffi s'aixecà el 1926 a tocar de la torre de l'Oncllet, a la partida dels Crespellins, a la carretera de Vilafranca del Penedès. La pedrera d'extracció de calcàries es trobava al fondo del Guardiola, a tocar de la mateixa carretera en direcció nord. El topònim Griffi provenia del fondo del mateix nom, tributari del torrent de la Pastera i localitzat a l'antic camí de Torrelletes, darrera mas de l'Artís, que durant anys fou propietat de Francesc Puig Figueras, fundador de la cimentera. Es pretenia que la fàbrica i la pedrera quedessin unides per un sistema de via estreta desmuntable sistema Decauville que transportaria la pedra fins a peu de forn. La pedrera tenia una extensió d'unes sis hectàrees.

Espai 4-9

Coves de la Terraire

Fondo de la Masia Alonso (41.24641 – 1.72956)

En un dels laterals del fondal de la masia Alonso, a tocar del terme de Sant Pere de Ribes, existí un sistema de coves i mines excavades que en molts casos es connectaven entre elles i de les que s'extreia terra d'escudella a partir dels estrats de creta. La terra d'escudella és una mena de sorra fina de color blanc que antigament es feia servir per netejar les cases. Funcionava com un abrasiu i desengreixant que permetia netejar les rajoles ceràmiques del terra o peces de cuina com a plats i cassoles de terrissa. Durant anys, la "terraire", acompanyada del ruc i les sàrries carregades, anaven al mercat a vendre la terra d'escudella.

Espai 4-10

Fàbrica dels francesos (CIAP) – Cooperatives industrials

Carrer de Miquel Guansé, s/n

El 1960 s'instal·lava a Vilanova i la Geltrú una delegació de l'empresa francesa Broyeurs Gondard que operaria com a Broyeurs Gondard-Suministros Agropecuarios, S.A., coneguda popularment per “els Francesos”, especialitzada en material per a la fabricació de pinsos compostos i reductors de velocitat. La fàbrica es trobava més avall de la plaça dels Carros i donava al carrer Escolapis. El 1962 la fàbrica es traslladaria a la zona dels Esbarjos. El 1966 Suministros Agropecuarios (SAP) feia suspensió de pagaments i els treballadors es constituïen en la cooperativa Construcciones Industriales y Agropecuarias (CIAP), continuant l'activitat de construcció de fàbriques de pinsos compostos i sitges. Foren assessorats per l'advocat sabadellenc Manuel Garriga i Miralles que acabaria gestionant l'empresa.

Espai 4-11

Carrer de Ca l'Escoda – Fàbrica de ca l'Escoda

Carrer de Ca l'Escoda

Fàbrica de filats i teixits de cotó constituïda el 1854. La societat tingué diverses raons: Santacana, Sadurní y Cía; Torrents, Santacana, Sadurní y Cía; Torrents, Escoda, Sadurní y Cía; Torrents, Escoda y Cía; Joan Escoda Viñas o Sucesores de Juan Escoda Viñas. Fou popularment coneguda per ca l'Escoda o fàbrica del carrer Sant Roc. El 1913 patí un gran incendi, i després de la guerra les seves instal·lacions acolliren provisionalment la fabricació dels calçats Wamba de Pirelli. Els anys cinquanta s'iniciarien els primers enderrocs que acabarien els anys setanta.

Espai 4-12

Habitatges de la fàbrica de la Rambla

Carrer de Sant Magí, 42 i 44

La fàbrica de la Rambla fou la primera de les fàbriques cotoneres de la ciutat. Constituïda el 1833 com a Roquer, Gumà y Cia, no començaria a funcionar fins el 1939 entre l'actual avinguda de Francesc Macià i el carrer Recreu, a l'alçada del Mercat Municipal. Després de la guerra civil i de moltes raons socials, adoptaria la denominació de Manufacturas el Fénix. Als anys cinquanta l'empresa aixecà uns pisos de 41 habitatges d'uns 55 m² al carrer Sant Magí, fent cantonada amb la rambla dels Josepets. En aquell indret hi havia anteriorment una pista de bàsquet utilitzada pels treballadors de la mateixa empresa.

Espai 4-13

Blocs de la Pirelli

Avinguda de Cubelles, 49, 51, 53 i 55

El 1958 l'empresa Productos Pirelli, S.A. construí a l'actual avinguda de Cubelles quatre blocs de pisos de 20 habitatges cadascun, planta baixa i quatre pisos amb quatre habitatges per planta. Així, la promoció total fou de 80 habitatges d'uns 72 m². En el seu moment es nomenà una comissió adjudicatària. Disposaven d'una petita zona verda, i al costat hi havia una pista de basquet pels treballadors. Anys després, els adjudicataris tindrien l'opció de compra sobre els habitatges. A l'altra banda de l'avinguda de Cubelles l'empresa hi tenia diverses instal·lacions que acollien la fusteria, el grup d'accessoris i muntatges i un dipòsit d'aigua.

Espai 4-14

Defenses costaneres – Arqueologia de la guerra civil

Platja del Far (41.21806 – 1.74316) i platja de Sant Gervasi (41.21042 – 1.71283)

L'arqueologia de la guerra és una versió d'arqueologia contemporània que, com a tal, alguns estudiosos situen com un apèndix de l'arqueologia industrial. A la nostra ciutat cal considerar dos elements fonamentals construïts durant la guerra civil o guerra d'Espanya: les defenses costaneres i els refugis antiaeris. Arrel del bombardeig sobre Roses del creuer franquista Canarias l'octubre del 1936, moltes ciutats costaneres aixecaren fortificacions per prevenir possibles atacs, casamates o nius de metralladores situats en punts estratègics. Propers al nucli urbà destaquen el de la punta Mabrera i el conjunt de la platja de Sant Gervasi.

Espai 4-15

Refugis antiaeris – Arqueologia de la guerra civil

Plaça de Sant Antoni i plaça de la Vila

L'estiu de 1937 s'inicià la construcció de refugis antiaeris per protegir a la població dels bombardeigs de l'aviació italiana amb base a Mallorca. Fou una tasca preventiva, doncs la ciutat no patí el primer atac fins el gener de 1938. La construcció i finançament dels refugis anava a càrrec de la Junta de Defensa Passiva Local. En la construcció hi treballaren obrers de les fàbriques, i es finançaven amb una part dels sous dels treballadors i les aportacions de industrials i comerciants. Es construïren refugis escampats per la ciutat. També n'hi havia a la fàbrica de la Rambla, cal Marquès o Pirelli. Els més grans, encara existents, son el que hi ha sota l'església de Sant Antoni i sota la plaça de la Vila, projectats ambdós per l'arquitecte municipal Josep M^a Miró Guibernau.

RUTA 5

Itinerari exterior o del pantà de Foix

Resum

Aquesta ruta transita exclusivament per la carretera BV-2115 que connecta les poblacions de Vilanova i la Geltrú i l'Arboç. L'itinerari seleccionat té el punt de partida al Cellar de Viticultors, als afores de Vilanova, i arriba fins el fondo de mas Carnús en terme de Castellet i la Gornal, poc més enllà de la presa del pantà de Foix. Es tracta de poc més de 9 km de trajecte pels termes municipals de Vilanova i la Geltrú, Cubelles i Castellet i la Gornal.

Bona part dels elements que s'identifiquen tenen relació directa amb Vilanova i la Geltrú, sigui per l'abastament d'aigua potable procedent de la riera de Marmellar, prop de l'Arboç; bé pels canals de rec procedents del pantà de Foix. Després de la plaga de la fil·loxera al darrer quart de segle XIX, Vilanova i la Geltrú va renunciar explícitament a la terra i la vinya, la indústria feia temps que s'havia convertit en un potent sector alternatiu. Després de la desfeta, alguns apostaren per renunciar a la vinya i obrir-se als conreus de regadiu. En aquest context nasqué el projecte del pantà.

Malgrat tot, la vinya –veritable catalitzador de la Vilanova comercial– va continuar formant part del sector agrari de la ciutat. El Cellar de Viticultors n'ha esdevingut un exemple d'èxit.

L'itinerari presenta elements d'arqueologia industrial ben singulars com els molins hidràulics del Salze o d'en Galtés, el pou de glaç de can Cucurella en terme de Cubelles, o els pous de calç escampats pel territori. Els molins i el pou de glaç no serien possibles sense l'existència del riu Foix.

La ruta també fa referència a un dels sectors que s'enfilaren amb força a l'equador del segle XX, el de l'avicultura. I també un esment a una altra activitat curiosa com fou la fàbrica d'aiguacuit.

n°	Espai	Localització	Tipologia	Discurs
5-1	Celler de Viticultors	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	El Celler de Viticultors
5-2	Fàbrica d'aiguacuit	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	La fàbrica d'aiguacuit
5-3	Granja avícola el Piulart	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Desapareguda	L'avicultura
5-4	Carrer de la Turbina	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Topònim	L'abastament d'aigua potable
5-5	Molí del Salze	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	Molins hidràulics
5-6	Cable del transbordador	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	
5-7	Pou de glaç de can Cucurella	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	Pous de glaç
5-8	Molí d'en Galtés	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	Molins hidràulics
5-9	Forn de calç de la Carçosa	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	Forns de calç
5-10	Aqüeducte de Coma Pineda	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	L'abastament d'aigua potable
5-11	Canals de rec del Pantà	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	Els canals del pantà
5-12	Pantà de Foix	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	El pantà de Foix
5-13	Pous de registre Mas Carnús	Ctra. de l'Arboç BV-2115	Físic	L'abastament d'aigua potable

Espai 5-1

Celler de Viticultors

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.22628 – 1.71074)

El 1954 es convocà una reunió al Foment per constituir un celler cooperatiu. Es crearia una comissió gestora i l'abril de 1961 tenia lloc la reunió constitutiva al local de la Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos. A l'octubre es celebrava junta general de socis per aprovar les ordenances i adquirir els terrenys. Les obres de construcció s'iniciarien el març de 1962 a la carretera de l'Arboç a càrrec del Fomento de Obras y Construcciones, a partir del projecte de l'arquitecte Joaquim Fernández Marquès. La capacitat inicial del celler fou de 12.000 hectolitres. El setembre de 1962 iniciava l'activitat la Bodega Cooperativa de Viticultores de la Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos.

Espai 5-2

Fàbrica d'aiguacuit

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.22556 – 1.71075)

Construïda el 1890 a la zona de la quadra d'Enveja. El promotor fou Casimir Font i Gumà, nebot de Francesc Gumà i Ferran. La construcció de la fàbrica fou encarregada al seu germà Josep Font i Gumà, arquitecte. És una construcció de planta baixa i un pis, aïllada del nucli urbà per qüestions higièniques. L'edifici presenta detalls d'obra vista, propi de l'estil modernista, amb espais buit entre maons per facilitar la ventilació, i unes grans arcades. La coneguda "fàbrica de la pudor", ampliada el 1898, elaborava coles, aiguacuit i sèu, a partir de greixos animals –deixalles de l'escorxador–, que es bullien en grans calderes. El 1926 la fàbrica fou adquirida per una empresa tèxtil per processar pells i cuirs i elaborar coles. El 1961 els nous propietaris la transformaren en granja avícola.

Espai 5-3

Granja avícola El Piulart

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.22846 – 1.70314)

Als anys cinquanta s'inicià una singular activitat avicultora amb activitats industrials complementàries com pinsos i la fabricació de sitges o incubadores. De 1953 a 1955 es multiplicà el nombre de gallines ponedores, pollastres de carn, de cria i de pollets. El 1962 la Unión Catalana de Avicultores adquiria un local entre carrer Escolapis i Llibertat. Era la segona ciutat avícola després de Reus. Superada l'expansió, el gruix de la producció quedaria en mans de Granja Albà –propietaris de la gran finca del Piulart–, Solicrup o Gallina Blanca, entre altres. Robbins Incubator Co. es dedicaria a la fabricació de incubadores. El 1958 es celebrava la primera Feria Avícola, embrió de la Fira de Novembre.

Espai 5-4

Carrer de la Turbina – L'abastament d'aigua potable

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.22944 – 1.69805)

A la carretera de l'Arboç, a la confluència amb el camí de la Plana, per ponent s'hi afegeix el carrer de la Turbina, a la partida del Fraig. El topònim recorda una antiga construcció senzilla que acollia la bomba que impulsava l'aigua potable canalitzada que venia de la riera de Marmellar, prop de l'Arboç, cap a Sant Pere de Ribes. L'aigua impulsada arribava fins un dipòsit situat darrera de la masia de can Martí, o can Girabals. D'allà l'aigua baixava per gravetat fins a la població veïna. La bomba impulsora era del tipus de rodet o turbina, molt innovadora, fet que motivà l'aparició del topònim. Anys després l'edifici acollí la primera fàbrica de gel artificial de la ciutat sota la raó Hereus de Soler i Companyia, la mateixa societat responsable de l'abastament d'aigua. La construcció fou enderrocada l'any 1994.

Espai 5-5

Molí del Salze

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.23052 – 1.67034)

El molí del Salze és una masia que es troba a peu de carretera de l'Arboç i que enllaça amb el camí a mas Trader. Avui, a la masia queden poques restes de la seva antiga activitat molinera. El cos principal és una construcció posterior al molí. El carcabà del molí es troba al soterrani del que havia estat la casa dels masovers. L'element més evident de l'antic molí és l'arc i conducte de sortida de l'aigua del carcabà. El rec del molí que desviava l'aigua del riu Foix arribava al Salze per l'actual traçat de la carretera. Les primeres notícies documentals del molí del Salze es remunten al 1498. Durant un temps estigué vinculat als Rovirosa de Rocacrespa.

Espai 5-6

Cable del transbordador

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.23542 – 1.66326)

Poc abans d'arribar a Rocacrespa el riu Foix és travessat a una certa alçada per un cable d'acer. A un lateral hi veiem la roda amb maneta que s'emprava per desplaçar el ganxo que encara penja del cable horitzontal. Aquest transbordador aeri havia servit en altres èpoques per fer arribar queviures a les cases de Rocacrespa. Això succeïa quan la riba dreta quedava aïllada per les aigües del riu. Avui, les restes rovellades del transbordador ens recorden la seva antiga funció.

Espai 5-7

Pou de glaç de can Cucurella

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.23992 – 1.65929)

Abans d'existir les neveres i el fred artificial, els pous de glaç emmagatzemaven els blocs de gel que es formaven als clots i basses de rius i rieres properes. Les capes de gel es separaven amb palla. El gel es duïa a les ciutats on era utilitzat per fer refrescos, conservar aliments, o com analgèsic o antitèrmic. De la masia i el molí cubellenc de can Cucurella no en queda res, però prop del riu Foix hi podem veure el pou de glaç. Una construcció de pedra en forma de casquet esfèric i un pou cilíndric lleugerament cònic amb les parets de pedra. És un pou de càrrega superior d'uns 3 metres d'alçada en superfície i parets d'uns 80 cm. Té uns 5 metres de diàmetre i una fondària semblant, tot i que caldria buidar-lo de sediments. A la volta s'hi veuen diversos respiradors, i el seu tancament està fet de material d'obra.

Espai 5-8

Molí d'en Galtés

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.24414 – 1.66164)

Es troba a la riba dreta del Foix, prop del gual que permet l'accés al recinte del Santuari de la Mare de Déu de Lurdes, en terme de Castellet i la Gornal. El molí del Galtés ja es documenta a finals del segle XVIII, tot i que el molí és força més antic. Fa uns anys es conservava la cambra del cacau o carcabà i la bassa de l'aigua amb les parets de pedra i uns contraforts que l'apuntalaven i que eren ben visibles des de la mateixa carretera. El cacau o part baixa del molí presentava una volta apuntada o de mig punt de característiques medievals. Algunes fonts daten la seva construcció al segle XIII o XIV. La sala tenia uns set metres de llargada i poc més de quatre d'amplada amb l'arc de sortida de l'aigua i una finestra lateral.

Espai 5-9

Forn de calç de la Carçosa

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.24709 – 1.66342)

Al revolt de carretera que hi ha prop de la paret de la Talaia hi trobem el torrent de la Carçosa. A pocs metres s'hi observen els vestigis d'un forn de calç. Les parets de pedra defineixen la forma cilíndrica de l'olla. Ens trobem en una zona calcinera, i al voltant del que havia estat el santuari de Lurdes trobem diverses restes de forns de calç: el del fondo de la Carçosa, el del fondal de la Coma, o el de la carena del turó de La Picarola, entre d'altres. La calç s'extreïa per un procés de combustió del carbonat càlcic contingut a la pedra calcària. La calç s'utilitzava per a la construcció, emblanquinar les soques com antifúngic, blanquejar paper, adobar pells, emblanquinar parets, desinfectar l'aigua o per a sulfatar les vinyes.

Espai 5-10

Aqüeducte de Coma Pineda

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.25636 – 1.65420)

El 1861 es va inaugurar la canalització que duia l'aigua potable de la riera de Marmellar, prop de l'Arboç, fins a Vilanova i la Geltrú. A partir de Castellet l'aigua captada passava a la mina de conducció d'uns 9 km de llargada, on hi observem el singular aqüeducte de Coma Pineda que salva el torrent del mateix nom. Poc abans d'arribar al pantà de Foix, es tracta d'una construcció de 60 metres de llargada i tres arcs fets de pedra i volta de maó, que sovint es confon amb la canalització de l'aigua el pantà. L'aqüeducte fou una extraordinària obra d'enginyeria per l'època. Les notícies coetànies ens parlen de 36 túnels, alguns de prop de dos quilòmetres sense pous de ventilació, i alguns per sota del riu, sifons oberts a la roca, mines excavades en roca viva i altres revestides amb volta de maó.

Espai 5-11

Canals de rec del pantà

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.25581 – 1.65231)

El pantà de Foix quedà enllestit l'any 1928. Els seus impulsors pretenien convertir en terres de regadiu els tradicionals conreus de secà del terme de Vilanova i la Geltrú i termes veïns. Cal contextualitzar el projecte pocs anys després de la plaga de la fil·loxera que destruï les vinyes del país. Els canals i recs de distribució que anirien del pantà fins a la plana vilanovina i terres adjacents, amb una llargada d'uns 24 quilòmetres, no es donarien per finalitzats fins l'any 1935. El repartiment i ús de l'aigua estaria regulat per la Comunitat de Regants del Foix. Degut a la porositat del terreny calgué fer importants obres de impermeabilització a la cubeta del pantà per minimitzar les pèrdues de volum degudes a les filtracions del subsòl.

Espai 5-12

Pantà de Foix

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.25581 – 1.65231)

El promotor del pantà de Foix fou el vilanoví Pelegrí Ballester i Marquès (1857-1919). L'enginyer en cap del projecte fou Hermenegildo Gorriá. El projecte d'obres i règim de gestió fou aprovat a Madrid el 1909. Les obres d'excavació s'iniciaren l'any següent, i la construcció no es donaria per finalitzada fins el 1928, donant fe de les dificultats i contratemps que s'hagueren de superar. El novembre de 1912 el ministre de Foment Miguel Villanueva posava oficialment la primera pedra. El llit de l'embassament tindria una llargada aproximada de 4.550 metres i una amplada mitjana de 170 m., amb una capacitat de poc més de set milions de metres cúbics. El mur de contenció té una alçada de 32 m. i una llargada de 125 m.

Espai 5-13

Pous de registre de Mas Carnús

Carretera de l'Arboç BV-2115 (41.25901 – 1.65032)

Al primer revolt de carretera després del mur de contenció del pantà de Foix hi ha el fondo de mas Carnús. En aquest indret, i també al costat de l'aqüeducte de Coma Pineda, hi podem observar una caseta d'obra de certa alçada. Es tracta d'un dels diversos pous de registre per accés i ventilació de que disposava l'aqüeducte o mina de conducció de l'aigua potable que el 1861 es va construir entre la riera de Marmellar i Vilanova i la Geltrú. Es tracta de pous d'accés a les mines subterrànies, algunes excavades en roca viva i altres revestides amb voltes de maó. Al llarg de la conducció es disposen diversos pous de registre. Aquesta té una alçada d'entre 1,4 i 1,7 m, amb uns 60 cm d'amplada. La mina de captació principal sota la riera es trobava a una profunditat de 12 m.

L'altre patrimoni industrial

En els capítols precedents hem intentat definir algunes rutes de la industrialització a partir dels vestigis existents, els topònims o la memòria de l'espai emparada per la història industrial.

Malgrat les dificultats advertides a l'inici d'aquest text, les rutes permeten traçar un fil argumental del que va ser la Vilanova industrial. D'aquestes rutes, dels elements indicats, només una part ens arriba en forma de patrimoni o arqueologia industrial.

Hi ha però, altres elements del patrimoni industrial o vinculat a la industrialització que han restat al marge dels circuits definits prèviament.

En aquesta darrera olla barrejada hi podríem encabir altres formats patrimonials: la indústria viva, els continguts físics (màquines, eines o peces singulars) i el patrimoni documental.

Indústria viva

De fa molts anys que les empreses industrials de Vilanova i la Geltrú han estat objecte de visites organitzades per part d'organismes institucionals, associacions corporatives o institucions educatives. Als anys vint i trenta del segle XX aquesta fou una pràctica habitual organitzada per l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial, entitat aixoplugada a l'Ateneu de Vilanova. El mateix passaria als anys cinquanta i seixanta durant les jornades dels Cursos Politècnics organitzats per l'Escola d'Enginyeria i altres institucions.

També han estat molt habituals les visites a fàbriques per part d'alumnes d'escoles, instituts, cicles formatius o universitats.

Fa uns anys la Xarxa de Turisme Industrial (XATIC) va desenvolupar el programa Indústria Viva amb l'objectiu d'apropar les empreses catalanes al públic, fent possible visitar les seves instal·lacions i conèixer en directe els processos de fabricació dels seus productes. El programa també contempla la visita a centres de recerca i d'innovació tecnològica que vulguin obrir les seves portes a visites escolars, professionals o turístiques.

Tot plegat és una magnífica oportunitat d'apropar les fàbriques a la població i poder veure i entendre els processos productius. Aquesta tasca social i educativa també hauria de formar part dels propòsits de les empreses.

L'empresa Pirelli porta 120 anys fabricant cables elèctrics aïllats a Vilanova i la Geltrú. Molt sovint, he constatat com moltes persones de la pròpia ciutat, i encara més els forasters, tenen el convenciment de que allà s'hi fabriquen pneumàtics. És la força de la publicitat.

Tant important com conèixer el contingut dels museus que ens envolten, també hauria de ser-ho conèixer el què fan aquelles empreses que fabriquen a costat de

casa nostra, sovint empreses exportadores, amb una tecnologia atractiva, productes innovadors i amb un alt valor afegit.

Tornant al fenomen de la Indústria viva, en un altre moment s'ha dit que Sitges és avui la única població de la comarca del Garraf adherida a la Xarxa de Turisme Industrial.

Doncs bé, en el seu cas no ho és tant pel seu pretèrit patrimoni industrial, sinó per dues iniciatives vinculades a la indústria viva: el Centre d'Interpretació de la Malvasia de Sitges i la fàbrica de cervesa La Sitgetana Craft Beer. D'altra banda, com a vestigis patrimonials del passat haurien pogut incorporar dues magnífiques construccions de la indústria dels serveis públics com són el Mercat Municipal i l'Escorxador, però també la colònia cimentera de Vallcarca o el celler Güell de Garraf, entre altres elements significatius.

Avui, a Vilanova i la Geltrú hi tindriem diverses empreses que podrien formar part del programa Indústria viva: Prysmian Cables, Componentes Vilanova, Megadyne Rubber, Destilerías MG, el Centre de Manteniment de Renfe, Hitecsa, Monocrom, KUKA, Bodega Jaume Serra, Celler de Viticultors ...

Continguts físics (màquines, eines o peces singulars)

Sovint, ens hem referit a elements del patrimoni industrial focalitzant-nos en construccions i instal·lacions, és a dir, en continents més que no pas en continguts. Però també hi ha continguts que ens poden ajudar a interpretar algunes pautes de la industrialització.

En primer lloc destaquen, òbviament, els continguts i col·leccions del Museu del Ferrocarril de Catalunya. No ens hi aturarem perquè ja n'hem parlat en un capítol particular.

El mateix podríem dir de l'Espai Far i les diverses col·leccions que acull, siguin del Museu del Mar, del Museu de Curiositats Marineres Roig Toqués, o el bot salvavides Victor Rojas.

Algunes col·leccions particulars, més difícils de localitzar, preserven elements vinculats a la industrialització. Posem l'accent en la col·lecció d'eines de Francesc Pujadas, o bé la col·lecció d'antigues llançadores de teler d'Albert Tubau. De ben segur que n'existeixen d'altres més emparades en l'anonimat.

Cal remarcar l'esforç fet per la Companyia d'aigües de Vilanova i la Geltrú que al llarg dels anys ha tingut cura de salvaguardar molts elements físics de les antigues xarxes d'abastament d'aigua potable i clavegueram de la ciutat.

De manera semblant, Prysmian ha conservat alguns aparells de mesura elèctrica i altres instruments de laboratori de l'antiga Pirelli, que es complementen amb la col·lecció d'equips de mesura elèctrica que conformen el Museu Ricard Cucurella instal·lat al vestíbul de l'Escola d'Enginyeria.

Altres elements dispersos a tenir en compte podrien ser les instal·lacions del tint a l'antic Pòsit de Pescadors, la vella premsa del plom que conserva l'empresa Prysmian, o bé el cubilot de fosa que en el seu moment conservava la foneria FISA.

Si ens ha costat poder conservar instal·lacions, construccions, màquines i altres continguts de perfil tècnic, el mateix podríem dir dels productes que es fabricaven a les indústries locals. Caldria un gran esforç per poder aplegar els productes que, encara que dispersos, de ben segur es podrien recuperar de mans privades. A tall d'anècdota, recordo que fa molts anys vaig poder contemplar dues petites mostres de teixits d'indianes fabricades a finals de segle XVIII a la fàbrica d'indianes que Sutllivan i Larrard tenien a tocar de la platja vilanovina. Els dos retalls eren guardats entre les pàgines del volum de la *Guide des Négocians dans toutes leurs entreprises mercantiles o u traité instructif sur le commerce de cent vingt-six villes commerçantes de l'Europe, de l'Asie et de l'Afrique*, obra M. Laurent Lipp publicada a Montpeller el 1793, conservat a la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer. Les dues mostres anaven acompanyades d'una nota manuscrita de l'industrial vilanoví Josep Ferrer i Vidal datada el setembre de 1883 que n'explicava l'origen: "Muestras de los géneros que en el siglo ppdo. se elaboraron en la fábrica de estampados de los S.S. José Sutllivan y C^a de la que era comanditaria la casa de los SS. Dalarrad de Barcelona, establecida a la orilla del torrente de la Piera, junto al mar, en Casa llamada Completas, donde existen todavia algunos restos de aparatos para hacer legias y mesas para lavar, o a lo menos existían hace algunos años".

Patrimoni documental

Algunes empreses de la vila, a vegades a través de particulars, van preservar més o menys complets els seus fons documentals, especialment llibres comptables o memòries econòmiques. Bona part d'aquests fons estan dipositats a l'Arxiu Comarcal del Garraf. És el cas de la Fàbrica El Fènix o fàbrica de la Rambla, 1833-1931; la Fàbrica Santacana, Sadurní i Cia o ca l'Escoda, 1854-1892; la Fàbrica Pirelli, 1902-2003; la Fàbrica Marquès, 1927-1938; la Fàbrica Murillo i Freixa (Família Sidós Ferré), 1964; la Fàbrica del Gas, 1890-1918 o la Fàbrica de Cal Ganeta (Brocato, S.A).

Els anys es corresponen amb les series documentals conservades.

Al costat d'aquests trobem llegats d'arxius personals i familiars molt importants per estudiar les dinàmiques econòmiques associades directa o indirectament a la industrialització. L'estudi d'aquesta documentació, disponible a l'Arxiu o encara en mans de famílies, permeten de traçar la trajectòria d'importants capitals comercials i industrials del XIX vilanoví. Serveixi d'exemple el cas d'alguns *americanos* que invertiren en la indústria. L'estudi de la documentació relativa a

Gregori Ferrer va permetre a Raimon Soler de publicar el text *Emigrar per negociar. L'emigració a Amèrica des de la comarca del Garraf: el cas de Gregori Ferrer i Soler, 1791-1853*. De manera semblant, l'anàlisi dels documents d'Oriol Puig i Ivern i els seus descendents va permetre a Albert Tubau poder publicar l'estudi *Cartes a Puerto Príncipe. Oriol Puig Ivern i les tres Vilanoves del XIX*.

Més enllà de tot plegat, l'Arxiu Comarcal del Garraf o la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer disposen d'altres fons documentals que inclouen llibres i col·leccions de diaris i revistes que son un magnífic complement per resseguir la història industrial de la ciutat.

També el Museu del ferrocarril de Catalunya disposa d'una extraordinària biblioteca i centre de documentació de temàtica ferroviària amb més de 7.000 documents catalogats (arxius, llibres, publicacions, plànols, mapes ...), més de 3.500 volums, amb monografies modernes i enciclopèdies, però també els fons procedents de l'antiga biblioteca de la companyia MZA, entre els quals es troben memòries d'antigues companyies, projectes de construcció de línies, mapes i plànols diversos.

L'Escola d'Enginyeria de la ciutat ha fet un esforç per disposar d'una àmplia biblioteca de temàtica tècnica. L'arxiu històric de l'Escola Industrial, tal com es coneix popularment, també va ser cedit a l'Arxiu Comarcal del Garraf. En aquest punt fem esment de la iniciativa de Joan Fabré i Oliver que l'octubre de 1906 proposava la creació d'una Secció Tècnica Popular a la Biblioteca-Museu Balaguer. Un any després es donava a conèixer el reglament d'aquell projecte de Biblioteca Tècnica de Artes e Industrias que finalment va caure en l'oblit.

Finalment, constatar la pèrdua de les biblioteques de dues de les empreses industrials més importants de la ciutat. Una d'elles era la biblioteca especialitzada de Fundiciones Industriales, S.A. (FISA) creada a partir de l'esforç personal d'un dels tècnics més notables de l'empresa metal·lúrgica, Josep Nadal Borràs. En el moment de desmuntar les instal·lacions del carrer Tarragona la biblioteca fou abandonada a la seva sort.

D'altra banda, als anys seixanta es va perdre la gran biblioteca de Pirelli. A efectes d'ampliar una sala d'actes adjacent, la direcció va optar per eliminar una gran biblioteca plena de valuosos volums adquirits al llarg dels temps, amb llibres, revistes tècniques, catàlegs i altres documents, que foren destruïts o dispersats, que es una altra manera de dir que es van perdre.

Epíleg

Hem arribat al final de les rutes de la industrialització o rutes de la Vilanova industrial. Com hem dit en encetar aquest treball, la ciutat disposa de pocs vestigis físics del patrimoni industrial que permetin traçar un circuit mínimament consistent. Calia fer-ne una interpretació més àmplia i generosa a partir d'elements físics, topònims i altres elements complementaris o desapareguts.

Ha estat un exercici d'optimisme amb voluntat d'estirar el fil argumental. L'autor és conscient de que aviat desapareixeran alguns d'aquests vestigis. Aquells espais que s'escriuen sobre fons blanc, aviat caldrà fer-ho sobre fons gris. Només seran un record o, en el millor dels casos, el nom d'un carrer.

En aquest país el patrimoni industrial no ha gaudit de gaire bona salut. A cada bugada es perden llençols. El degoteig de pèrdues patrimonials ha estat una constant des de fa molts anys.

I arribats aquí, cal fer una afirmació contundent: Vilanova i la Geltrú ja no és una ciutat industrial, ni tampoc té patrimoni industrial. La ciutat ha desaparegut dels circuits oficials de la industrialització de Catalunya.

El Museu del Ferrocarril de Catalunya s'alça com el baluard més sòlid del nostre patrimoni econòmic-social. I que sigui per molts anys.

La nòmina de les poblacions que avui formen part de la Xarxa de Turisme Industrial, que tenen equipaments associats al sistema de museus del Museu de la Ciència i de la Tècnica, o que es promocionen a partir d'elements del patrimoni industrial és extensa. Poques tenen el nostre gruix de història.

Malgrat tot, i al marge de les empreses industrials que encara funcionen, a la ciutat li queden dos reductes que, al meu parer, podrien preservar la memòria de la Vilanova industrial: el Museu del Ferrocarril i l'Escola d'Enginyeria. Seria interessant saber i poder articular un projecte de futur en forma d'un centre de interpretació de la Vilanova industrial.