Vilanova i la Geltrú, una història industrial

Albert Tubau

2021

Rev.05 – 08/2026

El jurat del Premi Estudis–Fundació Caixa d'Enginyers dels Premis Bonaplata 2018 convocats per l'Associació del Museu de la Ciència i de la Tècnica i d'Arqueologia Industrial de Catalunya va acordar atorgar un accèssit al treball:

Vilanova i la Geltrú, una història industrial. Tres segles de societat, treball i progrés

Vilanova i la Geltrú, una història industrial

Proemi

1. Vilanova i la Geltrú: una ciutat industrial
2. Estudis de la Vilanova industrial
3. La ciutat i el seu entorn
4. El sector agrari
    4.1 La transformació agrària
    4.2 La vinya i el vi
    4.3 El secà i el regadiu. El pantà de Foix
5. Infraestructures comunicatives
    5.1 El port i l'activitat econòmica
    5.2 Camins i carreteres
    5.3 La línia del ferrocarril
6. Activitats preindustrials
    6.1 Molins fariners
    6.2 Forns de calç
7. La Vilanova comercial
    7.1 Rutes i productes
    7.2 Navegants i comerciants
    7.3 La duana
8. Bótes i aiguardents
    8.1 La indústria dels boters
    8.2 Fassines i aiguardents
9. Els inicis de la industrialització
    9.1 La fàbrica de teixits de indianes
    9.2 Manufactures tradicionals
10. L'industrialisme d'Antoni Bonaventura Gassó
11. Freixa i les teories de la formació industrial
12. La indústria i les fonts energètiques
    12.1 El carbó
    12.2 Les màquines de vapor
13. Indústria i capitals colonials
14. La indústria cotonera
    14.1 Filats i teixits de cotó
    14.2 La fàbrica de la Rambla
    14.3 Josep Ferrer i Vidal

14.4 La fàbrica del Portal
14.5 La fàbrica de Mar
14.6 La fàbrica del carrer Sant Roc
14.7 Cal Xoriguer
14.8 Cal Marquès
14.9 Cal Ganeta
15. La indústria de la llana
15.1 La fàbrica del carrer de l'aigua
16. La indústria metal·lúrgica del segle XIX
16.1 La foneria Roset
16.2 La ferreria de Sant Josep
16.3 Els Tallers Tomàs
17. El sector alimentari
17.1 La farina
17.2 Les conserves de fruita
17.3 Les pastes de sopa
17.4 La xocolata
18. Activitats multisectorials
18.1 La Paperera
18.2 Bòbiles i forns d'obra
18.3 El vidre
18.4 El sabó
18.5 El gel
18.6 L'aiguacuit
19. Crisi industrial, crisi econòmica
20. Proteccionistes i lliurecanvistes
21. L'Exposició Regional de 1882
22. Les entitats financeres
22.1 La Caixa d'Estalvis de Vilanova i la Geltrú
22.2 El Banc de Vilanova
23. El moviments obrer
23.1 La classe obrera
23.2 Condicions laborals i crisi
23.3 Vagues i conflictes
23.4 Sindicats i sindicalistes. Les Tres Classes de Vapor
24. La indústria dels serveis públics
24.1 L'aigua
24.2 El gas
24.3 L'electricitat

25. Tècnics, emprenedors i pioners
26. La formació tècnica: l'Escola Industrial
27. La indústria fins la guerra d'Espanya. La diversificació
    27.1 La Pirelli
    27.2 Els tallers de la Companyia ferroviària MZA
    27.3 El Griffi
    27.4 La Calibradora Mecànica
    27.5 Font Vilaseca, "la fàbrica Nova"
    27.6 La fàbrica de cintes
    27.7 Gèneres de punt Navarro
    27.8 Murillo i Freixa
    27.9 J.Sas. Mosaics hidràulics
28. La indústria durant la guerra d'Espanya
29. La indústria de postguerra
    29.1 Fundiciones Industriales (FISA)
    29.2 Industrias Mediterráneo (IMSA)
    29.3 L'avicultura i activitats complementàries
30. Final de segle: una indústria oberta
    30.1 AKO
    30.2 DAE - Diseño Ahorro Energético
    30.3 Destilerías MG
    30.4 Govoni
    30.5 Gusmer
    30.6 Hitecsa
    30.7 KUKA
    30.8 MAGO
    30.9 Megadyne Rubber
    30.10 Monocrom
31. Una nova metamorfosi: de PIVSAM a l'actualitat
32. Patrimoni industrial

Epíleg
Bibliografia i fonts documentals

"Una ciutat amb passat industrial
sempre és sinònim de civilització i cultura"
(Muriel Casals, 1945-2016. Economista)

Proemi

El 1988 vaig presentar la comunicació "Elements en l'evolució de l'economia vilanovina" en unes jornades organitzades per l'Institut d'Estudis Penedesencs a Vilafranca del Penedès. Es tractava d'una recerca modesta i superficial que intentava posar de relleu la importància de la indústria vilanovina al llarg de la història. No era cap novetat. Fins aleshores, Vilanova i la Geltrú era, i així havia estat reconeguda, com una ciutat inequívocament, i potser, inevitablement industrial. La Vilanova industrial era un binomi indissociable i indiscutible, ... fins aleshores.

Aquelles notes d'investigació esdevingueren el particular tret de sortida per iniciar una intensa tasca de documentació i de recerca de informació. Creia necessària una monografia que aplegués la història industrial de la ciutat.

En aquell darrer quart del segle XX s'evidenciaven símptomes de canvi i de final de cicle. El gruix de la indústria tèxtil havia desaparegut a Vilanova i la Geltrú i a tot Catalunya, fruit de la deslocalització massiva; i altres sectors industrials agonitzaven enmig de polítiques de urgència que parlaven de reconversió industrial i altres formules igualment tardanes i desorientades. També és cert que moltes altres empreses industrials subsistien, no sense problemes, i que competien en un mercat cada cop més global.

En ple canvi de segle conviurien empreses amb llarga tradició, que ens molts casos havien passat a mans de companyies multinacionals, amb altres de dimensions reduïdes que apostaven per sectors emergents i amb alt valor tecnològic. Certament, la indústria no havia mort. Les anàlisis d'estructura econòmica evidenciaven un deteriorament del sector industrial, en termes de volums i d'ocupació, en benefici del sector terciari que continuava creixent. Vilanova i la Geltrú avançava cap una incerta

economia de serveis.

Aquell incipient treball es limitava a certificar la importància de la Vilanova industrial aixecada sobre capitals comercials, però va catalitzar l'interès de l'autor per aprofundir en els detalls d'aquella apassionant història.

Calia conèixer de prop els protagonistes que feren possible dos-cents anys de indústria, empreses i capitans de indústria. Més que capbussar-se en una mar de dades i indicadors numèrics, resultava més atractiu conèixer de prop la trajectòria de les empreses i els seus protagonistes, empresaris i treballadors. Com va observar el historiador Jordi Nadal: "la biografia de les empreses és inseparable de la biografia dels empresaris". [1]

Després de les aproximacions a la història industrial del país des d'un punt de vista general i contextualitzat, calia posar el focus sobre les unitats bàsiques de la industrialització: les empreses. Com indicava Antonio Parejo, calia estudiar la industrialització des d'un marc diferent al regional, difícil de comprendre i demanava incorporar altres territoris menys extensos i no tan definits històrico-político o administrativament. [2]

Calia, doncs, donar més importància als sistemes productius locals o districtes industrials. Utilitzar els municipis per identificar sistemes locals de creixement, defensant la ciutat "como dimensión territorial adecuada para la comprensión, en perspectiva historica, de los fenómenos de industrialización". [3]

Per tant, cal fer una aproximació als models de industrialització locals que, sovint, incorporen tendències generals, però també, singularitats molt interessants que cal conèixer.

Ha calgut aprofundir en la bibliografia publicada, fer buidat d'una extensa hemeroteca, especialment el *Diari de Vilanova* en les seves diverses capçaleres des de 1850, i capbussar-se en la documentació de l'Arxiu Comarcal del Garraf.

Altres publicacions de referència han estat el *Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial*, els butlletins dels Cursos Politècnics editats pel mateix centre, o la revista *Fomento*, entre moltes altres edicions periòdiques.

He volgut fer aquesta modesta aproximació a la història industrial de Vilanova i la Geltrú per convicció, però també per dedicació. La indústria ha estat l'eix determinant de l'evolució de la ciutat en els darrers dos segles i jo mateix n'he estat un protagonista de quarta generació, minúscul i insignificant protagonista. Coneguts i parents de primera, segona i més generacions, han tributat en una o més empreses industrials de la ciutat. La majoria d'ells i elles van fer la seva vida "anant a la

---

[1] Dorel-Ferré (1992), p.11

[2] Parejo (2001)

[3] Antonio Parejo anotava: "Los historiadores económicos damos por supuesto algo en lo que otras disciplines apenas suelen reparar: que la historia està detrás de cualquier fenómeno de localización de las actividades productives". (Parejo 2006, pp.56, 77)

fàbrica". A la Pirelli, al Marquès, al Griffi, a la FISA o a la companyia ferroviària MZA. Tant se val. Formo part d'una família que ha crescut i viscut a les fàbriques. Una família com tantes altres de la ciutat.

Soc conscient de ser un exemplar genuí d'aquesta tradició industrial, però alhora, també soc conscient de ser un dels darrers representants d'un model industrial que ja ha arribat al final del trajecte. O poc n'hi falta.

Però mentre duri, el miracle continua. O potser, com algú va pregonar a les Bodas de Camacho de *El Quijote:* "–¡No milagro, milagro, sino industria, industria!".

1. Vilanova i la Geltrú: una ciutat industrial

Abans d'entrar en matèria potser caldria fer unes reflexions que ens permetin situar quina és l'actualitat de la Vilanova i la Geltrú industrial i percebre les seves herències. Potser la ciutat hagi deixat de ser eminentment industrial, però, si afinem la mirada podrem veure moltes d'aquelles herències, no tan en forma de naus o xemeneies, sinó més aviat en termes de formes i actituds.

Una antiga dita popular assegurava "soroll de telers, soroll de diners", i fa molt de temps que el professor Josep Fontana va afirmar que sense els ceps no hi hauria hagut mai els telers.

Cal dir que durant molts anys no pocs carrers de Vilanova i la Geltrú tingueren com a banda sonora el brogit i els cops secs de les llançadores dels telers.

Un so que s'escampava per tots els barris de la ciutat i que evidenciava una realitat ben quotidiana i familiar per a tots els vilanovins i vilanovines.

Per aquells que passejaven pels carrers de la ciutat, aquell soroll del telers no era, però, l´únic indicador que els advertia de l'entorn inequívocament fabril.

D'aquesta realitat indefugible també en parlaven el fum i el sutge de les xemeneies, les sirenes de les fàbriques, carros amunt i avall cap a l'estació o els *monos* estesos als terrats després de la bugada.

A l'equador del segle XX Vilanova era una vila obrera. Respectant altres activitats agràries, marineres, menestrals o comercials; les fàbriques absorbien bona part de la població activa.

La realitat era contundent, i ningú podia concebre altres mons diferents.

Com posava en evidència el Dr. Manuel Echevarria –persona influent de la Vilanova del franquisme– a les pàgines del *Villanueva y Geltrú* del 3 d'agost de 1963: "A mi entender, lo mejor que tiene Villanueva es su brillante porvenir [con una actividad laboral que la independiza de rastreras concesiones al turismo".

Era així, i ningú podia imaginar que fos d'una altra manera. No hi havia pla B, perquè no calia. En paral·lel, hi havia una feliç sintonia entre les autoritats municipals i els gestors empresarials d'unes societats que mantenien intactes algunes de les essències del paternalisme empresarial del franquisme.

El desenvolupament industrial permeté uns alts nivells d'ocupació directa i indirecta. Com havia passat en etapes precedents les fàbriques tèxtils competien entre elles amb els mateixos productes i, sovint, idèntics mercats. El sector metal·lúrgic creixeria molt vinculat al sector de l'automòbil.

La ciutat havia evolucionat saltant de fita en fita, més per mèrits propis que per aliances externes favorables. Del decret de lliure comerç amb Amèrica el 1778 a la constitució de la fàbrica de la Rambla el 1833, de l'arribada del ferrocarril el 1881 a

la vinguda de Pirelli el 1902, de l'expansió dels Planes de Desarrollo franquistes a l'encongiment del sector industrial del darrer quart de segle.
I enmig, la canalització de l'aigua potable, el gas, l'electrificació, la fàbrica de Mar, cal Marquès, i altres experiències solvents i potents, moltes d'elles, com la pròpia aventura del ferrocarril, plenes d'èpica i coratge.
Com s'ha dit, Anglaterra va fer una exitosa revolució industrial, Catalunya practicà amb èxit un procés de industrialització.
Després de la sotragada de la guerra de Successió i el decret de Nova Planta, Catalunya es replegà sobre sí mateixa suportant la repressió i refugiant-se en el treball. Com ja va dir Jaume Vicens Vives, els catalans, com els alemanys, després d'una desfeta es concentren en el treball.
L'activitat agrària i el comerç amb Amèrica i l'Europa atlàntica de vins i aiguardents posaren les bases d'un nou renaixement econòmic.
Malgrat les dificultats: la guerra del francès, les guerres carlines, la inestabilitat de les colònies, els modestos nivells de consum de l'Estat espanyol, el retard en la incorporació de tècnics i tecnologia o la manca de matèries primeres com el cotó, el ferro o el carbó de qualitat; Catalunya avançà pels camins de la indústria moderna moguda a vapor i d'acord als models imposats pels pioners de la revolució industrial.
A partir dels decrets governamentals que prohibien les importacions de cereals o de teixits, Catalunya hagué d'espavilar-se. Es fabricaven i venien teixits a la península a canvi de blat i altres cereals. El mercat protegit afavorí el creixement posterior.
Per tant, la Vilanova industrial es construeix al llarg del segle XIX. En aquell període s'assenten unes bases sòlides sobre les que descansarà el nou model industrial de bona part del segle XX. Bona part d'aquesta estructura s'ensorrarà durant el darrer quart de segle.
Sense tradició gremial que dificultés un modern procés de industrialització, amb la facilitat de de rebre el carbó britànic per via marítima i una acumulació de capitals comercials d'origen colonial que es volien invertir, son alguns dels factors que contribuirien al naixement de la Vilanova industrial.
El desenvolupament industrial vindria afavorit per la tradició liberal de la ciutat. Una vila orogràficament tancada que va obrir-se al mar. El mar i el comerç van obrir les mentalitats. A partir d'aquell moment, res era impossible.
Enmig de tot això, cal no perdre de vista que una part dels capitals comercials que després van afavorir la industrialització s'havien creat al voltant dels tràfic d'esclaus africans, tenir en consideració els habituals i recurrents casos d'endogàmia entre famílies que permetien i perpetuaven l'acumulació de riquesa i de poder, les activitats polítiques que sovint exercien els propis industrials en benefici dels seus negocis, o les relacions entre els propis industrials i els polítics de cada moment.
Van aparèixer emprenedors i aventurers, nadius i nouvinguts, que apostaren pel

futur. L'Havana Xica era la metàfora d'aquella nova terra d'oportunitats.
I en aquest context favorable van aparèixer els capitans d'empreses que canalitzarien totes aquelles energies: Sebastià Gumà, Josep Ferrer Vidal, Cristòfol Raventós, Manuel Marquès, Teodor Creus, Puig, Samà, Francesc Gumà, Manuel Tomàs ... i molts altres
A la resta de Catalunya els capitals comercials acumulats derivaren primer cap a les fàbriques de indianes i, posteriorment, cap els teixits i els filats de cotó. Vilanova i la Geltrú prescindí de l'etapa intermitja.
La ciutat va aixecar fàbriques cotoneres, va fer arribar l'aigua potable, distribució de gas per l'enllumenat, es convertí en cap de partit judicial, l'arribada del ferrocarril, la creació d'entitats financeres i d'estalvi ...
Però aquella activitat frenètica necessitava, també, el suport i l'impuls del sistema polític. En aquest sentit, els esforços anaven destinats a situar Vilanova i la Geltrú en el mapa i projectar-la a la resta del país. Calia un esforç de planificació i, per això, van intervindre dos dels grans protagonistes del XIX: Josep Ferrer Vidal i Víctor Balaguer Cirera.
El primer, fill d'un boter de mar que aviat s'implicà en les dues iniciatives industrials més importants de la ciutat: la fàbrica de la Rambla i la fàbrica de Mar. Víctor Balaguer, un personatge multidisciplinari, elegit diputat pel districte de Vilanova es refugià a la ciutat. A la dècada dels setanta, i en paraules de Montserrat Comas: "Balaguer decidirà convertir aquesta població en el laboratori de les seves idees liberals per a la transformació social, econòmica, política i cultural del país". [4]
Aquella planificació estratègica assumia que el desenvolupament industrial i econòmic havia d'anar acompanyat d'una sòlida base cultural i el desplegament d'ensenyaments tècnics. La indústria necessitava mà d'obra qualificada i, per tant, instrucció. L'Ateneu o el Centre Teòric i Pràctic d'Arts i Oficis eren excel·lents punt d'arrancada..
Vilanova i la Geltrú, aviat es posicionaria per competir en la cursa de la indústria cotonera catalana. Catalunya s'estava convertint, en paraules de Jordi Nadal, en la fàbrica d'Espanya.
Però les coses no serien gens fàcils. No hi hauria facilitats per part de ningú, ni dels de casa, ni dels de fora. Els primers s'oposaven a polítiques proteccionistes que afavorissin la indústria cotonera, una mesura imprescindible per poder créixer i competir en el futur amb els productes estrangers. De fora s'aplicaven polítiques prohibicionistes que impedien importar maquinària estrangera i es dificultava la lliure circulació de tècnics i especialistes.
També en aquest camp, calia fer front a molts dels prejudicis escampats. Com indicava Juan Polo en començar el segle XIX: "Nuestros artefactos tendrán

[4] Comas (2007), p.22

despacho siempre que sean de igual bondad y precio que los extranjeros [...] Que España no es país de fabricas, que son perezosos los españoles: vergüenza debe dar al oponer estas sandeces a cualquier persona medianamente organizada". [5]

En encetar-se el segon terç del XIX el país aixecava fàbriques "manchesterianes", de pisos, amb màquina de vapor, cobertes *shed*, obra de maó vist, pilars de ferro colat, jàsseres i tirants de ferro i grans finestrals per il·luminar i ventilar adequadament.

La instal·lació en pisos afavoria el rendiment energètic, amb un eix de transmissió vertical que transmetia el moviment a les rodes i embarrats horitzontals de cada pis al que es connectaven les màquines. La poca superfície de coberta suposava un estalvi energètic de climatització i permetia la concentració i el control dels treballadors.

Vilanova i la Geltrú es va industrialitzar de cop, sense activitats manufactureres tradicionals com la filatura o els estampats que fossin preàmbul de processos més moderns. Únicament la fabricació de bótes o les fassines d'aiguardent, més artesanals que industrials, simulaven aquelles pràctiques.

Com va dir Jordi Nadal, a Vilanova la indústria va néixer "com un bolet". Va néixer de cop i molt ràpid, sense antecedents protoindustrials com havia hagut al Maresme o al Barcelonès.

D'algunes teories de la formació industrial de la ciutat –especialment les de Josep Mª Freixa– en parlarem més endavant.

La mecanització i el vapor com a força motriu va facilitar al llarg del XIX el desplaçament de l'activitat cotonera de l'interior del país cap a la costa. A diferència del que havia passat en èpoques precedents on les activitats manufactureres de la llana o el cotó s'havien concentrat al Prepirineu o comarques centrals, ara la indústria es desplaçava imparable cap el litoral. Aquest fet, permetria un millor accés als carbons de qualitat.

Així ho certificaven Nadal i Ribas: "en el interior del pais, la localidad más afectada por la escasez de recursos hidráulicos fue Igualada; en la costa, la localidad que sacó mejor provecho del carbón británico fue Vilanova". [6]

En qualsevol cas, a Vilanova i la Geltrú hi havien capitals comercials disponibles desitjosos de ser invertits, i persones amb audàcia suficient per a fer-ho, en una activitat prou desconeguda com era aleshores la indústria de filats i teixits de cotó.

Potser era per allò que va manifestar Vicens Vives: "La gent de la costa és oberta, amiga de novetats, espavilada, sorneguera, sentimental, lliure, difícil de sotmetre's a

---

[5] Polo (2005), p.46

[6] Nadal-Ribas, 1974; p.216

Una constatació que Jordi Nadal va reiterar en altres moments: "En passar a mecàniques, les fàbriques de cotó han hagut de situar-se a la vora dels ports receptors de carbó en la primera etapa. Vilanova és la localitat on la simbiosi entre vaporització i desenvolupament cotoner ha estat més estreta, i el vilanoví Josep Ferrer i Vidal un paradigma de la història cotonera catalana"
(Nadal, 1991; p.31)

una disciplina. Catalunya li deu els designis mercantils, les altes construccions polítiques, el desenvolupament intel·lectual, la projecció imperialista". [7]

La majoria dels socis d'aquelles empreses tèxtils havien fet fortuna a les colònies americanes de ultramar i, en la majoria dels casos, mantenien els seus interessos i activitats en el sector agrari o comercial.

El clima industrial de la ciutat quedava ben perfilat a la "Memoria demostrativa del derecho de la villa de Villanueva y Geltrú considera tener a ser designada como cabeza del nuevo partido judicial". El document era signat el 3 de novembre de 1891 per Emilio Foradada, oficial de Hisenda pública i interventor. Es feia ressò de diversos projectes, entre els quals "[...] del ferrocarril económico a tramvía que tiene actualmente proyectado desde Villanueva a Igualada y Calaf una sociedad extranjera, propietaria hoy de la concesión y planos de un puerto en la repetida villa de Villanueva y Geltrú", fent constar que "tiene también consulados de Francia, Inglaterra, Italia, Portugal, Uruguay y Venezuela":

> [...] Otras industrias de menor importancia, como la fabricación de pipería, tejas, jabón, cacharrería y gaseosas [...] Tiene una fabrica de piedra artificial, dos de pastas para sopa, otra de calzado mecánico, otra de armoniums, otra de conservas alimenticias y otra de fósforos, todas las cuales exportan sus productos a diversos puntos del Reino y de Ultramar [...] Pero, sobretodo, tiene seis grandes fabricas de hilados y tejidos de algodón y una de lana, todas al vapor, otra de papel contínuo y cartolinas; dos molinos de vapor también; tres fundiciones de hierro, una de las cuales es la única de cajas para contadores de gas en España; otra de bronces, en la que se elaboran cadenas de este metal, única acaso en España también, y otra de tubos de chapa y betún para conducciones de agua y gas, que ha canalizado más de doscientas poblaciones, entre ellas Castellón, Córdoba y Tarragona, y parte de Barcelona, de Madrid y de la misma Villafranca del Panadés. [8]

Arribats aquí, sembla evident que la Vilanova vuitcentista tingué una identitat industrial inqüestionable fonamentada en el sector del cotó. El segle XX obrí perspectives de continuïtat i diversificació. Fàbriques de cables elèctrics, de cintes de seda, de gèneres de punt, de ciment, de calibrats, de teixits de fibres artificials i de components de motor lligades al sector de l'automòbil. El sector tèxtil aniria deixant passar poc a poc al sector metal·lúrgic, a semblança del que passava a la resta del país.

Hi hagué moments de incertesa com els immediatament posteriors a la pèrdua de les colònies americanes –mercats protegits- ; anys d'algidesa aprofitant la neutralitat de la Primera Guerra Mundial i èpoques de forta regressió com els anys quaranta, posteriors a la guerra d'Espanya.

---

[7] Vicens Vives (1982), p.28

[8] ACG- Sig. Top. 4165

Però la indústria vilanovina tornaria a recuperar-se. Una recuperació tardana, però constant, on el sector tèxtil i el metal·lúrgic compartirien protagonisme, fins la caiguda definitiva del primer.
Vilanova i la Geltrú tenia allò que l'economista i escriptor José Luis Sampedro havia definit com a "atmosfera industrial".
En finalitzar la dictadura franquista l'agricultura ocupava el 5,6% de la población activa, la indústria el 51,9%, la construcció el 12,3% i el sector serveis el 30,2%.
Si a partir de les dades que oferia Pere Lleonart focalitzem el sector industrial, veurem que les indústries metàl·liques bàsiques suposaven el 22,8%, seguides del tèxtil amb el 11%, el sector químic amb el 9,3% i una amalgama d'activitats industrials que completaven el 8,8%. En nombre d'ocupats a la part industrial corresponia a 9.029 treballadors, dels quals 3.959 corresponien al metall, 1.912 al tèxtil , 1.623 al químic i la resta. El 1980, la distribució de la població activa dins el sector industrial era de 45% pel metall, 20% el tèxtil, el 18% pel sector químic i la resta d'activitats suposaven el 17%. [9]
Si el 1975 el sector industrial es mantenia per sobre del 50% de la població activa, poc més de deu anys més tard, el 1986, baixaria fins el 42,9%, i al 33,8% el 1991.
En paral·lel, el sector serveis escalaria del 30% al 43,8% i el 52% en el mateix període. El canvi de paradigma estava servit.
Per primera vegada, i en termes numèrics, a la segona meitat dels vuitanta Vilanova i la Geltrú deixava de ser una ciutat bàsicament industrial.
En el moment de l'arribada de la democràcia post franquista, Pirelli es situava al voltant dels dos mil treballadors, seguida de IMSA i FISA amb poc més d'un miler d'empleats i, a una certa distància, cal Marquès amb més de sis-centes, Font Vilaseva amb prop de quatre cents treballadors, Renfe al voltant de tres cents i la cimentera Griffi al voltant del dos-cents. Lluny quedaven altres empreses del sector.
En aquella cursa agònica, cap de les fàbriques tèxtils arribaria a finals de segle, i altres serien absorbides o passarien a formar part d'altres grups industrials.

[9] Lleonart (1980), p.185

2. Estudis de la Vilanova industrial

Abans d'avançar, i havent fet una primera aproximació a alguns trets significatius de la Vilanova industrial, voldria centrar l'atenció en quins han estat els estudis precedents més notables en relació a la història industrial de la ciutat.

La bibliografia local presenta poques monografies dedicades al sector econòmic en general i industrial en particular, més enllà d'alguns treballs de prospecció.

L'opinió de l'historiador i tècnic Albert Virella resulta contundent quan es preguntava pel desconeixement en relació al final de la única fàbrica d'indianes de la ciutat. Així ho expressava a l'article "La primera fábrica textil de Villanueva y Geltrú" al setmanari *Villanueva y Geltrú* del 8 de gener de 1855: "[...] tema abierto a los investigadores locales que, si tantos afanes han dedicado a estudios floklóricos y biográficos, algunos pueden asimismo concentrar en la investigación de lo que fué el germen de la pujanza industrial de Villanueva [...] que ha dado a la ciudad su actual fisonomia y ha influido en el desarrollo del carácter del pueblo villanovés, mucho más que minucias deleitosas para el espíritu, pero carentes de todo sentido trascendente".

Com van insistir molts especialistes de la talla de Jordi Nadal, després de molts anys centrats en l'estudi i coneixement de les condicions macroeconòmiques en l'evolució històrica del país, després calia disposar d'una anàlisi micro. És aquí, on calia entrar en la investigació dels fonts d'empresa. Complementar la història econòmica amb la història empresarial. En aquest sentit, s'ha avançat en altres estadis perifèrics com l'estudi de les restes físiques del patrimoni industrial, allò que també se n'ha dit arqueologia industrial.

Un dels problemes que cal abordar a l'hora de fer història industrial és la dificultat per disposar d'arxius d'empresa. Sigui la falta de sentit de comunitat o de projecció que ha tingut una part important del sector empresarial al nostre país, siguin les dificultats per poder dipositar els fonts empresarials en arxius solvents i amb garanties de preservació; no ha estat fins en dates molt recents que els arxius d'empresa tenen la notorietat i la importància que els pertoca. La falta de sensibilitat durant la dictadura franquista i la tradicional opacitat que han acompanyat els papers d'empresa tampoc han afavorit l'accessibilitat i consulta. Com indicava Jordi Nadal: "Con independéncia de su titularidad conviene que la documentación *histórica* de las empresas pase a depósitos de carácter público. [10]

[10] Jordi Nadal hi afegia: "Contra lo que se dice, el empresario español no ha sido más descuidado que el extranjero a la hora de preservar sus papeles. La cuestión es que éstos emerjan y, con las cautelas debidas, sean puestos a disposición de los historiadores. La afloración, cuando se produzca, traerá sorpresas agradables". (D'una recensió a *Revista de Historia Industrial*, nº4. Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1993. pp. 199-200)

Sovint, les empreses únicament s'interessaven pel seu passat amb finalitats publicitàries. L'antiguitat era valorat com un factor de responsabilitat i supervivència i, per extensió, un element d'èxit. Alhora, els arxius empresarials podien servir també per valorar decisions que s'havien pres en el passat i en determinades circumstàncies i que, podien aportar orientacions pel present i el futur.

Tota aquella informació destil·lava una determinada manera de fer les coses que derivaria en allò que a partir de l'equador del segle XX seria conegut com a cultura empresarial.

De fet, fins fa pocs anys els arxius d'empresa no van tenir la consideració de fons històrics i les corresponent normativa de preservació. La documentació empresarial es guardava durant els terminis indicats per la legislació mercantil.

Ha hagut excepcions memorables com els arxius de La España Industrial en l'àmbit nacional, o els de la fàbrica de la Rambla a nivell local, ben inventariats, documentats i estudiats. En relació a La España Industrial, Jordi Nadal lloava la feina feta pel vilanoví Casimir Martí: "Loor a Casimir Martí, primer director del Arxiu Nacional de Catalunya, abnegado e inteligente, que supo recibirlo e inventariarlo".

Actualment, l'Arxiu Nacional a Sant Cugat del Vallés preserva l'arxiu de La España Industrial, però també els de La Maquinista Terrestre y Marítima, La Farga Lacambra, Mata y Pons, Siemens, S.A. Cros, Tabacos de Filipinas, Manufacturas Sedó o Manufacturas Valls, entre altres.

Alhora, l'Arxiu Comarcal del Garraf situat al castell de la Geltrú de Vilanova i la Geltrú acull, a més de l'arxiu empresarial de la fàbrica de la Rambla "El Fènix" (1833-1931), els arxius de Pirelli (1902-2003), de la fàbrica Santacana "ca l'Escoda" (1854-1892), Fàbriques Marquès (1927-1938), Murillo i Freixa (1964), o el de la fàbrica de Gas (1890-1918).

En paral·lel, recull diversos fons notarials i fons personals i familiars, alguns d'ells vinculats amb societats comercials i industrials: els Cabanyes, Puig i Aguilar, Puig-Rafecas-Viñals, Roig Santacana i altres.

L'arxiu de la fàbrica de la Rambla fou estudiat, primer per Jordi Nadal i Enric Ribas, ja l'any 1974, i, després, i molt especialment, per l'historiador vilafranquí Raimon Soler. Fou recollit el 1965 i traslladat al Museu-Casa Papiol. Entre la documentació destacaven els Llibres Diari (1833-1931), llibres setmanals (1891-1928), llibres de balanç (1852-1931) o Llibres Majors (1836-1931), al marge d'altres documents i cartes.

L'arxiu de la fàbrica Marquès fou recollit durant el trasllat de fàbrica de 1978. Destaquen copiadors de cartes (1908-1914), fulls de salaris, expedients personals, accidents de treball (1906-1940), llibres de baixa per malaltia (1945-1949), llibres d'assegurances de vellesa i maternitat dels anys quaranta, revistes i llibres tècnics i àlbums de fotografies dels anys cinquanta.

Des de 2010 l'Arxiu Comarcal del Garraf acull en règim de dipòsit l'arxiu de l'empresa italiana Pirelli amb la integritat de la documentació comptable des que s'establí a Vilanova i la Geltrú el 1902: llibres major, llibres diari, llibres de caixa, inventaris i balanços, llibres auxiliars ...

Alhora es disposa de documentació corresponent a recursos humans: expedients personals, convenis col·lectius, nòmines, selecció de personal, jubilacions ... Alhora, s'hi guarda documentació tècnica, comercial i de màrqueting; a més d'un important fons de fotografies antigues de la fàbrica i instal·lacions realitzades.

Finalment, esmentar que un dels fons imprescindibles de l'Arxiu Comarcal ha estat la Matrícula o Contribució Industrial.

Al marge d'altres arxius familiars d'interès dipositats a l'Arxiu Comarcal del Garraf, cal valorar l' arxiu de la família Cabanyes dipositat a la pròpia casa-museu Masia en Cabanyes, declarada Bé Cultural d'Interès Nacional, on s'hi troba comptabilitat familiar i comercial del segle XIX.

Així mateix, esmentar l'arxiu del museu Casa Papiol, que guarda documentació de les famílies Papiol-Torrents entre els segle XVII i XIX.

Seguint amb els arxius familiars, els copiadors de cartes de Gregori Ferrer i Soler de la família Marsé-Ferrer treballats per Raimon Soler van permetre l'edició del llibre *Emigrar per negociar. L'emigració a Amèrica des de la Comarca de Garraf: el cas de Gregori Ferrer i Soler, 1791-1853*. Ferrer estava vinculat a la fàbrica de la Rambla i altres inversions immobiliàries.

De manera semblant, els copiadors de cartes de Josep Oriol Puig Ivern, de Fèlix Puig Vivó o la documentació original de Josep Oriol Puig i Rovirosa o els germans Gabriel, Pau i Salvador Coll i Puig –dipositades avui a l'Arxiu Comarcal del Garraf pel seu descendent Oriol Puig Vidal– va permetre a qui això subscriu la publicació del text *Cartes a Puerto Príncipe. Oriol Puig Ivern i les tres Vilanoves del XIX*. Els Puig estigueren estretament vinculats al comerç amb Cuba, a les fàbriques cotoneres del Portal i de cal Xoriguer, i també, entre altres iniciatives, el Banc de Vilanova.

Sobre aquest darrer cal destacar la documentació dipositada a la Biblioteca-Museu Balaguer, que en el seu moment va permetre a l'estudiós cubellenc Xavier Martinez publicar el 1998 el treball *El Banc de Vilanova*.

Una font valuosa de informació ha estat la publicació ininterrompuda des de 1992 de la *Revista de Historia Industrial*, fundada per Jordi Nadal i editada actualment pel Centre d'Estudis Antoni de Capmany d'Economia i Història Econòmica de la Facultat d'Economia i Empresa de la Universitat de Barcelona.

Jordi Nadal ha estat un investigador prolífic i pioner en relació a la història de les empreses del nostre país amb infinitat de publicacions.

De la mateixa manera, cal citar Francesc Cabana, dedicat també a la història de les empreses i els empresaris d'aquest país.

A nivell local cal tenir en consideració els estudis econòmics del propi Josep Ferrer i Vidal com les *Conferències sobre el arte de hilar y tejer en general ...* (1874) o les *Consideraciones sobre la crisis econòmica europea* (1879). Més enllà de les històries genèriques de Vilanova i la Geltrú de Josep A. Garí (1860) i Josep Coroleu (1878), contemporànies del procés de industrialització de la Vilanova i la Geltrú del segle XIX, tenen interès prioritari alguns dels treballs monogràfics d'Albert Virella i Bloda o de Francesc X. Puig Rovira, i el treball més generalista de Casimir Martí, especialment el seu *Vilanova i la Geltrú 1850-1975. Expansió i Crisis de la Indústria i de la Democràcia 1850-1936* publicat el 1997, on l'atenció pels aspectes de desenvolupament industrial és notori.

Fora dels autors locals, qui amb més profunditat, rigorositat i detallisme ha analitzat molts dels aspectes relacionats amb el procés de industrialització de Vilanova i la Geltrú ha estat el historiador vilafranquí Raimon Soler i Becerro, investigador al Departament d'Història i Institucions Econòmiques de la Universitat de Barcelona.

Soler ha centrat molts dels seus treballs i la tesi doctoral en la investigació dels arxius històrics de la fàbrica de la Rambla de Vilanova i la Geltrú, seguint l'estela que ja el 1974 havia iniciat el seu mestre, i mestre de molts historiadors econòmics, el Doctor Jordi Nadal.

A ells es deuen els treballs més solvents que relacionen el naixement de la indústria cotonera vilanovina i els capitals comercials colonials.

En aquest sentit, cal esmentar el seu estudi "Comerciants i fabricants. Una reflexió sobre l'origen comercial del capital industrial: el cas de Vilanova i la Geltrú", publicat a *Recerques* el 1998.

Per la seva part, Albert Tubau ha centrat alguns dels seus treballs en diversos aspectes econòmics i industrials de la ciutat. Estudis al voltant dels orígens de Pirelli a Vilanova i la Geltrú, la història de l'abastament d'aigua potable, un monogràfic del primer centenari de l'Escola Industrial de la ciutat, els retrats biogràfics d'Antoni Bonaventura Gassó o Cristòfol Juandó; l'estudi de la història comercial i industrial de Vilanova a través de la família Puig Ivern i descendents, i altres sobre patrimoni industrial i activitats pre-industrials.

No només havíem de capbussar-nos en els aspectes essencials de la industrialització i els seus orígens comercials, sinó que calia anar fins les bases de la Vilanova agrària per entendre el naixement de l'activitat vitivinícola sense la que no hauria estat possible l'evolució subsegüent. I en aquest aspecte eren d'obligada consulta els treballs d'Emili Giralt i altres autors.

Cal tenir en consideració els treballs d'anàlisis de Josep Maria Freixa al llarg dels anys cinquanta. Estudis al voltant dels orígens i les característiques de la indústria cotonera local. Tot i no estar signat, probablement també sigui obra seva el sintètic recull "Bosquejo histórico de la industria y de la enseñanza técnica local" publicat al VI *Butlletí del Curs Politècnic* el 1958.

També esmentar la sèrie de divuit articles que sota el títol "Industrias villanovesas" va publicar Albert Virella al setmanari local *Villanueva y Geltrú* entre el 21 de maig de 1949 i el 5 de gener de 1951.
Es disposen de poques monografies relacionades a empreses concretes de la ciutat, més enllà dels ja esmentats estudis econòmics al voltant de la fàbrica de la Rambla, i d'alguns estudis sobre Pirelli i altres de caràcter més social sobre IMSA o Griffi.
Res millor que donar un cop d'ull a la bibliografia final que acompanya aquest treball per tenir una aproximació precisa dels precedents pretèrits i contemporanis que han tractat monogràfica o genèricament de la historia industrial de Vilanova i la Geltrú.
L'autor entenia que el gruix, la importància i les singularitats de la història industrial vilanovina mereixien una monografia com la que disposen altres indrets del país com Igualada, Sabadell, Sant Martí de Provençals i altres, i aquest ha estat l'únic objectiu que ha guiat la recerca i la redacció de les pàgines que ara segueixen.

3. La ciutat i el seu entorn

Vilanova i la Geltrú és la capital de la comarca del Garraf amb una població de 66.077 habitants (2017). Es troba a 22 metres d'altitud i disposa d'un terme municipal amb una superfície de 33,99 km^2.

Està situada a la línia de la costa, equidistant de Tarragona i de Barcelona, de les que la separen poc més de 40 km., i connectada amb la Catalunya central a través de l'eix Vilafranca del Penedès, Igualada i Manresa.

L'existència de la comarca del Garraf ha estat i és qüestionada a partir de les circumstàncies històriques que van forçar el seu naixement amb l'únic objectiu de dotar Vilanova d´una capitalitat.

La pertinença històrica de Vilanova i la Geltrú a l'àrea de influència de Vilafranca del Penedès amb el sistema pretèrit de les vegueries i, puntualment, depenent del corregiment de Tarragona després del Decret de Nova Planta, es va veure superada per l'evolució demogràfica i econòmica de la vila costanera. La divisió territorial de Catalunya aprovada el 1936 cregué necessària la creació de la comarca del Garraf. Una comarca "a mig fer", segons definició d´Emili Giralt que la completava així: "El Garraf es una comarca que queda a mig fer: entre el mar i la muntanya –prou aspra, aquesta, per separar la Marina de l´Alt Penedès– la terra es poc ampla per configurar una comarca per l´estil del Maresme".[11]

Vilanova i la Geltrú limita amb els termes municipals de Cubelles, Castellet i la Gornal, Canyelles i Sant Pere de Ribes.

El seu entorn té la mateixa configuració geològica que el massís del Garraf a base de turons de poca alçada on predomina la pedra calcària i on l'aigua en superfície hi és absent, però abundant en nivells freàtics, propi d'un terreny càrstic modelat per l'erosió.

El terme de Vilanova i la Geltrú és travessat per diversos torrents com els de la Piera, de la Pastera, de Sant Joan, de la Ramusa o el de Santa Maria que desguassen les aigües que precipiten als turons de la serralada litoral i la plana.

Aquestes avingudes d'aigua han contribuït a l'erosió del territori. Les aigües subterrànies, de font o de pou tenen un nivell de salinitat elevat, poc apte pel consum.

Les pedres calcàries han ajudat a dibuixar un territori marcat per les construccions de pedra seca: barraques de vinya –les populars mulasses- , feixes i marges de pedra, forns de calç ...

Terrenys constituïts per gredes argiloses del quaternari, amb calcàries del miocè i del cretaci inferior.

El paisatge de l'entorn ha estat sotmès a una forta pressió urbanística i a la recurrent

[11] Giralt (1974), p.290

afectació dels incendis forestals.
La plana vilanovina queda arrecerada pels contraforts de la serralada litoral i el massís Garraf, destacant algunes muntanyes properes com el pic de l'Àliga (468 m), el Montgrós (358 m) o la Talaia (279 m).
Hi predomina el clima eixut mediterrani amb precipitacions molt irregulars, amb estius i hiverns amb temperatures moderades. Els nivells de humitat ambiental son considerables i la marinada hi té presència continuada.
El 1790 Francesc Papiol observava que a la vila "se respiran aires muy saludables, por lo que constituyen una de las poblaciones más sanas del Principado". Una afirmació que venia avalada per la senectut dels ocupants del convent dels Caputxins amb un "abundar de viejos por ser el país de los más sanos y benignos de toda la provincia". [12]
Josep Maria Freixa indicava algunes característiques del medi com a factors determinants pel naixement de la indústria tèxtil de Vilanova i la Geltrú: un clima adequat pel desenvolupament de les manufactures cotoneres i l'abundància d'aigües subterrànies.
La majoria de les fàbriques explotaven els seus propis pous d'aigua, un fet que va facilitar, sens dubte, el procés de industrialització accionat per màquines de vapor.
L'abundància d'aigües freàtiques i el seu aprofitament, especialment per a usos agrícoles, va facilitar que a la plana vilanovina es parli més de sínies que de masies, fent memòria del giny per recuperar l'aigua del subsòl.
Hem dit que la Vilanova i la Geltrú actual comptabilitza poc més de 66.000 habitants.
No pretenem fer un estudi exhaustiu de l'evolució dels indicadors demogràfics, però sí aportar algunes dades que considerem significatives de la dinàmica de població en els darrers segles.
El 1787 la ciutat tenia 6.161 habitants. El 1860, quan la ciutat ja s'havia convertit en una vila plenament industrial i les fàbriques cotoneres actuaven de pol d'atracció de treballadors que venien d'altres indrets, la ciutat assolia els 12.227 habitants.
El 1887 s'arribaria als 13.811. La ciutat disposava del ferrocarril, de l'aigua potable, gas i altres infraestructures, però començaven a fer-se evidents les amenaces que comprometien el desenvolupament social i econòmic. La crisi financera, les crisis laborals, la fil·loxera, i altres factors de risc no únicament estabilitzaren el creixement, sinó que la població recularia fins les 11.856 habitants coincidint amb el canvi de segle el 1900.
La població de 1887 no es recuperaria fins prop de 1920 quan s'arribaria als 13.720 habitants, amb els primers moviments migratoris del segle, encara modestos,

[12] Papiol (1790), p.40

vinculats a iniciatives com les obres del pantà de Foix o l'establiment dels tallers ferroviaris de Compañia de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). En aquell període s'havia instal·lat l'empresa italiana Pirelli i s'havia gaudit del clima d'expansió econòmica coincident amb la Primera Guerra Mundial.

El 1930 la ciutat presentava un cens de 16.400 habitants i deu anys després arribava a 17.091, un creixement modest condicionat per les pèrdues de la guerra i la immediata postguerra, comptabilitzant morts i exiliats.

S'arribava a 1950 amb 19.483 habitants i, a partir d'aquí, el salt seria espectacular. Vilanova i la Geltrú, com moltes altres ciutats industrials de Catalunya acollirien un gruix de immigració procedent majoritàriament de Múrcia i Andalucia.

En quinze anys la població creixeria un 50% i duplicaria habitants en menys de vint-i-cinc anys. El 1960 es comptaven 25.669 habitants i el 1970 eren 35.714. La ciutat mantindria uns indicadors de creixement més modestos fins la dècada dels vuitanta, quan s'accentuava la crisi industrial de la vila i del país amb la caiguda definitiva del sector tèxtil, les reconversions industrials, les deslocalitzacions d'empreses, la pèrdua de competitivitat i una desorientació general.

En aquest punt d'inflexió determinant Vilanova i la Geltrú comptava el 1986 amb 44.705 habitants. El creixement demogràfic, però, no s'aturaria. En els propers vint-i-cinc anys la ciutat tornaria a créixer un altre 50%, situant-se el 2009 en 65.890 habitants. El 1990 se'n comptabilitzaven 47.340 i el 2000 eren 52.389 habitants.

Aquest nou fort creixement de canvi de segle vindria motivat per qüestions residencials més que per expansió econòmica. La millora de les comunicacions de Vilanova i la Geltrú amb Barcelona i l'àrea metropolitana –la freqüència del transport ferroviari o l'autopista dels Túnels del Garraf el 1992– afavoriren que moltes persones d'aquella zona establissin la seva residència habitual a Vilanova i la Geltrú, un entorn més amable amb una menor pressió sobre el preu dels habitatges.

Les darreres dades de IDESCAT reflecteixen que el 2017 Vilanova i la Geltrú tenia 66.077 habitants. Tot plegat, és indicatiu de que en els darrers anys –coincidint amb la crisi– la població s'ha estabilitzat.

Un cop feta aquesta aproximació numèrica a la dinàmica poblacional, ens aturem en algunes consideracions històriques estretament lligades als fenòmens econòmics que han condicionat aquells creixements, i que en alguns casos, ja han estat apuntats molt esquemàticament.

Entre 1877 i 1887 la plaga de la fil·loxera afectà les vinyes franceses i, en conseqüència la producció i exportació dels vins del país veí. Aquell fet suposà, temporalment, una gran oportunitat pels vins penedesencs que s'introduïren en mercats que no li eren propis. Aquella activitat incidí en el món de la pagesia, però també en la indústria dels boters o les fassines d'aiguardent.

Tot flux econòmic té un impacte directe en el creixement de la població. Però cal

separar aquells elements transitoris i d'efectes puntuals, d'aquells que tenien una afectació continuada i sostinguda en el temps.

Thomas S. Ashton discutia la idoneïtat del terme Revolució Industrial, entenen que el concepte revolució pressuposava un canvi ràpid i immediat, impropi de tot procés econòmic. Com és ben conegut, la Revolució Industrial no va comportar únicament efectes de tipus tècnic o industrial sinó que també duia associats canvis socials i intel·lectuals.

En aquest sentit, Ashton remarcava que un dels elements més determinants d'aquell fenomen fou el ràpid creixement de la població, amb una fecunditat alta i constant.

Dit això, cal tenir en consideració un factor que a Vilanova i la Geltrú –i altres viles catalanes– tingué un comportament invers.

En el moment àlgid del comerç de vins i aiguardents –etapa clarament expansiva- una part gens menyspreable de la població –especialment homes joves i de mitjana edat– emigraren i s'establiren a la illa de Cuba on aixecaren botigues i activitats de importació i exportació amb Catalunya i altres països. Com no podia ser d'altra manera, la dinàmica evolutiva de la població rebé l'impacte d'aquells moviments.

Hi ha un fet anecdòtic que il·lustra perfectament aquella situació. Les festes de Carnaval agafaren embranzida en aquella Vilanova i la Geltrú vuitcentista. Un dels actes característics de les festes era la interpretació en salons o al carrer de Les Danses de Vilanova, un ball que s'executava amb la participació d'un home i dues dones; evidenciant el dèficit d'efectius masculins a la vila.

El 1790 el vilanoví Francesc Papiol indicava que malgrat la gent que marxava la població "está en mayor aumento (…) a causa del grande comercio que hay, con todo de ser muchas las familias, que por motivo de sus Compañias de Comercio se hallan establecidas en Galicia, y no pocas gentes en la América". [13]

En segles pretèrits, les tres causes principals de deteriorament de la demografia eren les crisis econòmiques i de subsistències, que sovint obligaven a emigrar; les guerres, que delmaven la població en forma de morts i exiliats, o les epidèmies, amb fort impacte ateses les precàries condicions higièniques i el desenvolupament mèdic i sanitari.

El 1854 Vilanova i la Geltrú patí els estralls de l'epidèmia del còlera-morbo que provocà el decés de prop d'una desena part de població. Es comptabilitzaren 899 morts en una població que amb prou feines no arribava als 11.000 habitants.

Els primers increments demogràfics notables que es produïren a Vilanova i la Geltrú anaren estretament lligats a la industrialització de l'equador del segle XIX. Com deia el historiador Garí: "el mismo número de habitantes, poco más o menos, había en ella, en el año 1820 que en los años 1830, 1840 y 1850; y sólo desde el año 1850 nuestra villa ha aumentado por los forasteros que han acudido a ella, atraidos por la

[13] Papiol (1790), p.44

industria algodonera". [14]

Així mateix, Josep A.Garí constatava que la població no havia crescut fins aleshores per la molta gent que marxava a Amèrica, per la forta atracció i proximitat de Barcelona i perquè, segons indicava, la mitjana de matrimonis era inferior als indicadors d'altres viles catalanes.

Certament, la indústria cotonera de la segona meitat del XIX va generar l'arribada de molts treballadors provinents de la Catalunya central –on l'activitat tèxtil anava en declivi a partir de la implantació de la força del vapor–, i que cercaven noves oportunitats laborals.

Vilanova i la Geltrú no repetiria un creixement semblant fins un segle després.

En aquella meitat de segle XIX Vilanova i la Geltrú era receptora de mà d'obra especialitzada o experimentada que provenia especialment de les conques dels rius Ter i Llobregat, on les fàbriques tèxtils mogudes per la força hidràulica pagaven sous inferiors als establiments del pla de Barcelona i de la costa moguts per la força del vapor.

Recordem aquí les tesis de l'estudiós Ignasi Terradas que defensava que les colònies industrials prioritzaven el cost reduït de la mà d'obra en relació a l'eficiència dels costos energètics, aprofitant la força de l'aigua.

Una de les persones que més ha estudiat i documentat els moviments migratoris de treballadors de la Catalunya central cap a Vilanova i la Geltrú ha estat Albert Garcia Balañà. Incorporem aquí un text que ens sembla prou il·lustratiu:

> L'any 1857 els dos germans Muntanyola i Claret, els dos homònims de l´avi Valeri (de Sallent), s´empadronaren a Vilanova i la Geltrú (Garraf). Ambdós superaven per poc la vintena d´edat, i devien acabar d´aterrar al Garraf perquè s´estaven, probablement rellogats, a casa del *mariner* vilanoví Pau Ferret i Balaguer, a l´anomenat Camí Gran a tocar de la platja. Què hi feien els germans Muntanyola i Claret a Vilanova i la Geltrú? Breument: proletaritzar-se (si abans no ho havien fet ja Sallent). Segons una nòmina del personal elaborada per la mateixa empresa, el març de 1859 hi havia dos Valeri Muntanyola (*primero y segundo)* entre els teixidors mecànics de Josep Ferrer i Companyia, la firma vilanovina batejada el 1849 al barri de la Marina i que ben aviat s´havia posicionat al capdamunt del cotó català. Els Muntanyola i Claret no es mourien de Vilanova i la Geltrú durant les dues dècades següents, i el 1873 reapareixerien en el Padró vilanoví, encara *teixidors* i encara – es clar – *naturals de Sallent.* Però el viatge dels Muntanyola a Vilanova constituïa només la part visible d´un iceberg de grans proporcions , d´una exemplar migració col·lectiva d´homes i dones procedents de la manufactura sallentina que creuaren mitja Catalunya per treballar, equipats amb el seu *know-how* cotoner, a les fàbriques noves de trinca del Garraf. [15]

Al llarg dels anys hi hagué altres repunts demogràfics interessants deslligats de la

[14] Garí (1860), p.65
[15] Garcia Balañà (2004), p.450

dinàmica industrial de la ciutat.
Els principals estigueren lligats al desenvolupament del ferrocarril. La construcció de la línia del ferrocarril entre Barcelona i Vilanova en els anys previs a 1881 tingué efectes sobre la població flotant de la ciutat i el mateix succeí al voltant de 1912 quan la construcció de la doble via. Però, el que més impactà fou quan el 1917 s'instal·laren a Vilanova i la Geltrú els tallers de la companyia Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), el "Recorrido".
En els primers anys de implantació arribaren a la ciutat prop de 800 treballadors i les seves famílies.
Vilanova i la Geltrú també notà els efectes migratoris aliens a la ciutat com al construcció del pantà de Foix, l'Exposició Internacional de Barcelona de 1929 o les obres del Metro de la capital catalana també als anys vint.
En relació als indicadors demogràfics ens cal fer una darrera observació sobre la que tornarem al final del text.
Dels 44.000 habitants de la Vilanova de 1985 s´arribaria als 66.000 habitants el 2010. Un increment del 50% que, en contra del que podria semblar , no tingué una progressió lineal al llarg de tota l´etapa. Es tracta d'unes de les etapes de creixement més accentuades de la història de la ciutat, únicament comparables a les dels cinquanta i seixanta.
Però a diferències d'aquelles, aquesta darrera progressió no venia motivada per factors d'expansió econòmica i els corresponents corrents migratoris associats, sinó per elements de caràcter residencial.
La millora de les infraestructures comunicatives i la pressió sobre els preus dels habitatges a Barcelona i la conurbació metropolitana, van afavorir el trasllat a Vilanova i la Geltrú i altres poblacions veïnes de molta població provinent d'aquella àrea que, majoritàriament, han mantingut els llocs de treball originals.
Finalment, constatem dos exemples il·lustratius dels moviments migratoris, un de caràcter més local i un altre de més global.
El primer cas va lligat a la història personal de Pedro Camacho, fill de la ciutat extremenya de Don Benito, que arribà a Vilanova i la Geltrú després de la guerra. El 1949 fundava Talleres Camacho, embrió de la futura IMSA nascuda el 1959 i que esdevindria una de les principals empreses metal·lúrgiques de la ciutat. En aquesta història d'èxit el seu fundador mai va oblidar el seus orígens i bona part de la mà d'obra que incorporava a l'empresa provenia de Don Benito, un fet que va suposar que la ciutat tingués una abundosa colònia de ciutadans d'aquell municipi.
En aquestes dinàmiques demogràfiques i migratòries, Vilanova i la Geltrú, com tantes altres ciutats industrials del país, ha viscut episodis de barraquisme, bosses de pobresa i barris sense les mínimes condicions i serveis exigibles on s'amuntegava la població immigrada.

Afortunadament, avui aquells nuclis han estat assimilats urbanística i socialment a la ciutat. Un dels indrets més significatius i que millor expliquen l'evolució de la classe treballadora de Vilanova i la Geltrú son, segurament, els habitatges obrers del carrer Conxita Soler, el carrer Nou de Baix a mar.

El seguit d'habitatges de planta baixa i dos pisos que s'arrengleren a la façana nord del carrer es van aixecar al segle XIX per acollir molts dels treballadors –alguns vinguts de fora- que treballaren a la fàbrica de Mar, l'establiment de filats i teixits de cotó de Josep Ferrer i Vidal.

Amb el temps, aquells habitatges foren ocupats progressivament per una majoria de pescadors, molts d'ells provinents de l'Ametlla de Mar, la Cala. Aquells *caleros* havien marxat del Baix Ebre per buscar millors pesqueres on guanyar-se la vida. A mida que avançava els segle XX els modestos pisos acolliren altres treballadors vinguts de terres més llunyanes, especialment d'Andalusia, amb voluntat de treballar en algunes de les fàbriques de la població. En l'actualitat, una part notable d'aquelles edificacions han estat ocupades per la nova immigració africana, especialment magrebins o sub-saharians. És a dir, aquells habitatges humils i senzills han estat protagonistes directes del pas de molts treballadors d'àmbits diversos i procedència diversa al llarg de prop de cent cinquanta anys. Ells representen també les diferents etapes de la història de Vilanova i la Geltrú. Una història que no s'hauria pogut escriure de la mateixa manera si molts vilanovins del segles XVIII i XIX no haguessin emigrat a les costes atlàntiques o a Cuba per guanyar-se la vida, de la mateixa manera que no s'hauria pogut fer ni entendre aquesta història sense aquells filadors i teixidors que vingueren del Bages o del Berguedà, sense els pescadors de La Cala, sense els obrers andalusos o murcians, o sense els actuals treballadors magrebins que treballen a la mar o a la construcció.

4. El sector agrari

4.1 La transformació agrària

El terme municipal vilanoví és, en general, sec, pedregós i poc agraït. Es per això que al llarg dels segles els pagesos han hagut de treballar de valent per a convertir terres ermes i vessants de muntanya en camps aptes per a conreu. Avui, encara ens apareixen les muntanyes de les rodalies plenes de feixes i marges de pedra seca que ens indiquen el important esforç fet per la gent del camp al llarg d´anys. Guanyaven les vessants de les elevacions per convertir-les en conreus de vinya o garrofers.
No fou gens fàcil. Treballar la terra era enfrontar-se a unes condicions del sòl adverses i de baixa qualitat. Com constatava Jaume Caresmar, la qualitat dels terreny només era apta per a vins. En el *Discurso* de l´any 1780, l'igualadí indicava que al terme de Vilanova i la Geltrú, considerat com un annex del corregiment de Vilafranca del Penedès, més que del de Tarragona, no hi havia altres fàbriques que les que elaboraven aiguardent per refinar els vins del Penedès.
El treball al camp fou compartit pels pagesos autòctons i treballadors forans vinguts d´altres contrades, especialment els cerdans i els populars segarretes. Els primers conduïen els ramats que baixaven del Pirineu resseguint les carrerades. Alguns autors els consideren els artífex de les construccions d´algunes de les barraques de pedra seca, les conegudes mulasses.
Els *segarretes* eren gent del camp que davant les expectatives d´expansió de la vinya a les nostres contrades havien marxat, com el seu nom indica, de la Segarra i altres comarques de la Catalunya central sotmeses a crisis continuades. Altres repartien la feina per temporades, atenent a que els cereals no eren tan intensius en ma d'obra com la vinya, que exigia més dedicació. A ells s´encarregaren bona part de les tasques més feixugues, com la construcció de marges o barraques de pedra seca. D´aquests constructors anònims ens ha arribat poca informació. [16]
Avui, les planes i turons de les rodalies de Vilanova i la Geltrú conserven encara una bona quantitat de marges i barraques de vinya, conegudes popularment a la zona

[16] Dels treballadors de la pedra seca en parlà Joan Amades al Costumari Català, fent repàs de les tasques que es feien al camp durant el mes de febrer: "com que les feines agrícoles no apressen massa, per aquest temps hom adoba els marges, i pel Penedès i el Camp de Tarragona, les barraques de pedra seca. Per a obrar amb pedra seca sol haver-hi gent especialitzada molt hàbil per aquestes feines impròpies de mestres de cases. Les fan fortes, de pressa i aprofiten molts elements de pedra que un paleta no sabria utilitzar. Pel Pirineu gaudeixen fama els paredaires de Cerdanya; per les contrades meridionals, els margenaires, margenats i barracaires del Penedès. Aquests treballadors van per les masies i ofereixen llur feina. Generalment ja tenen llur parròquia i cada any la visiten per aquest temps, per tal d´adobar el que convingui. Antigament, en passar per les poblacions, anunciaven llur pas amb un toc de corn especial que prevenia al veïnat de llur presencia, per si necessitava utilitzar llurs serveis".

per mulasses. Construccions de pedra seca de tipologies diverses que resten com a testimonis muts d´aquella època de prosperitat vitivinícola.
La possibilitat d'exportació de vins i aiguardents fou la causa de l'expansió de la vinya en detriment dels cereals.
Abans que el Penedès marítim i interior fossin colonitzats per la vinya, el blat, ordi i altres cereals eren els conreus més habituals, com ho eren a bona part de l'Estat espanyol. Després tindrem ocasió de veure en detall aquesta evolució dels cereals a la vinya.
Els cereals continuaren essent la base econòmica de Castella i altres terres espanyoles, els productes de les quals havien de competir amb els grans russos i ucraïnesos. Això serà un fet determinant també pel futur de la Catalunya industrial. Una part important dels teixits de cotó catalans eren absorbits pel mercat interior espanyol. La capacitat de demanda de manufactures d'aquest mercat era directament proporcional a l'èxit de la producció i venda dels cereals. Una mala collita o preus molt baixos impactaven directament en la seva capacitat de demanda.
En aquest sentit, els cereals espanyols es beneficiaren de conflictes militars com la guerra de Crimea de 1856. Les flotes francesa i anglesa bloquejaven els ports de la península de Crimea impedint el comerç dels grans de Rússia i Ucraïna. La reducció del volum de l'oferta al mercats va facilitar una major demanda dels grans espanyols. Aquell episodi va estendre entre els pagesos la dita "Déu nos do pluja i sol, i guerra a Sebastòpol". Sebastòpol era un dels principals ports de sortida de la península de Crimea.
Però tornem als conreus de vinya. El primer historiador vilanoví, J.A. Garí ens presentava un panorama de conreus més equilibrat: "al presente (1860) toda la tierra inmediata a la villa, es decir, lo mejor o más susceptible de cultivo es plantada de viña, lo montuoso y rocoso de algarrobos y algun aceite, pero desde la villa al mar está convertida en una amena huerta". [17]
De l´estat de l´agricultura a finals del XVIII en donava notícia Francesc Papiol en les seves respostes al qüestionari Zamora de 1790: "se halla la agricultura en el más pujante estado, debiéndose la mayor parte a la industria y trabajo de los moradores del país, pués siendo todo secano y, por mucha parte del término lleno de rocas, rarísimo trozo se halla que no esté plantado". [18]
El mateix autor detallava que els conreus del terme estaven ocupats per vinyes, oliveres, garrofers, figueres, llimoners i altres arbres fruiters. Poc a poc els jornals de terra es multiplicaven.
Caresmar apuntava l´escassetat de llenyes del terme. Una mancança que, segons

[17] Garí (1860), p.202
[18] Papiol (1790), p.50

l´autor, "se suple con los sarmientos de las viñas". [19]

Vilanova cap a les darreries de segle XIX continuava presentant , malgrat l´embranzida de la industrialització, al voltant d´un 70% de la superfície del seu terme conreada. Evidentment, la vinya ocupava bona part d´aquesta extensió.

L'embranzida del camp català durant el XVIII encara continuaria durant bona part del segle XIX, fonamentat en criteris de volums de producció més que en quotes de productivitat.

L´anàlisi històrica i evolutiva de l´agricultura a les comarques penedesenques passa encara avui, ineludiblement, pels treballs del vilafranquí Emili Giralt. Entre els molts treballs, destaca *Evolució de l´agricultura al Penedès*, estudi presentat i publicat arrel de la I Asamblea Intercomarcal de investigadores del Penedès y Conca d´Odena.

L´expansió de la vinya iniciat el XVIII patí una important recessió als primers anys del XIX arrel de la guerra amb Anglaterra que bloquejà el comerç marítim.

Malgrat que a la segona meitat del XIX un elevat percentatge de la població activa es dedicava a les tasques agrícoles, el valor del producte agrícola era inferior al industrial.

Durant el segle passat el desenvolupament industrial no desvià l´atenció d´una majoria de població dedicada a les activitats del camp. Pi i Sunyer constatava en el seu assaig sobre l´aptitud econòmica dels catalans que la industria no havia fet recular l´aptitud ètnica per l´agricultura. Parlava de com es compartien les feines del camp, a la fàbrica, artesans o mariners. En aquest sentit, Vilanova i la Geltrú en fou un bon exemple fins a les mateixes acaballes del segle XX, on s'amuntegaven els casos d'obrers industrials que destinaven part de la jornada a fer de pagès o pescador.

Es ben conegut que una de les raons de l'avantatjosa situació del camp català respecte a l´Estat espanyol fou el règim de propietat de la terra. Des del segle XV els pagesos catalans gaudien d´un règim de propietat, d'us de fruit, d'emfiteusi o quasi-propietat, o masoveria, que els permetia i incentivava a fer-hi inversions i millores que revertissin en el futur. Un fet que no tenia paral·lel a l'Estat Espanyol on una bona part de la terra de conreu era de domini senyorial.

El paper de la terra i la seva gent al llarg dels segle XVIII, serà determinant pel desenvolupament i l'orientació econòmica de la Catalunya i la Vilanova del segle XIX. Una primera interpretació, potser reduccionista, ens permet afirmar que els propietaris de la terra no en tingueren prou en gaudir de les seves rendes, sinó que insistiren en les millores productives a través de les inversions i de la recerca d´alternatives de conreu.

La metamorfosi vitícola del XVIII possibilità el desenvolupament agrari i la reformulació i naixement d´altres formes de negoci que consolidaren el futur capital

[19] Caresmar (1780)

comercial.
En aquell mateix període es consolidà el pas de l´agricultura cerealística a la vinya. El conreu de grans, poc intensiu en mà d´obra, possibilitava el treball de molts telers domèstics aprofitant les depressions dels cicles agraris. Telers manuals que, d´alguna manera, poden considerar-se l'origen d´una incipient tradició tèxtil que s´incrementà amb l'aparició de nous models econòmics de caràcter protoindustrial. Comerç de vins i aiguardents, importació de teles i desenvolupament de les bases d´un fructífera activitat tèxtil que va conduir el nostre país a les portes de la industrialització.
Una Vilanova i la Geltrú agrària que, en definitiva, fou agosarada, arriscada i inconformista. A les seves espatlles s'aixecaren les bases de la Vilanova comercial, primer; i de la Vilanova industrial, després.

4.2 La vinya i el vi

Pel *Diario de Villanueva y Geltrú* de 16 de febrer de 1860 sabem que la societat d'abastament d'aigua potable a Vilanova i la Geltrú, Samà, Raventós y Cía, demanava permís al propietari d'uns terrenys al costat de l'ermita de Sant Joan per passar l'aqüeducte. La resposta fou ben il·lustrativa, ho autoritzava sempre que: "se profundizará lo bastante para que sobre el acueducto puedan plantarse cepas".
La situació explica perfectament la voluntat d'aprofitar tota superfície per plantar-hi vinyes. Els ceps eren símbol de riquesa i prosperitat. En sentit figurat, dels ceps no en penjaven gotims de raïm, sinó bótes de vi. Vins i aiguardents que podrien comercialitzar-se a l'Europa atlàntica i els mercats colonials, i que permetrien consolidar bons capitals comercials.
A la segona meitat del segle XVIII la regressió dels conreus de cereals en benefici de la plantació de ceps suposarà un increment de la importació de grans estrangers. Les millores de les comunicacions marítimes provocaren l'entrada d´aquests cereals estrangers a uns preus més barats que els produïts a Castella. En donava notícia Francesc Papiol l´any 1790: "Se traen los trigos de Rusia, Inglaterra, Selanda y otras partes de Holanda, y cuando la cosecha es buena en Italia, se traen en buena porción de Ancona. De América, de Cabech, y Filadelfia, y de ésta ultima plaza copiosas cantidades de harina en flor. Se han traido también en éstos ultimos años trigos de Buenos Aires ...".
L´anàlisi d´aquests conreus els presentava Emili Giralt a partir de l'estudi dels cadastres.[20] L´any 1717 els cereals representaven a Vilafranca del Penedès el 82,81% de les terres conreades. Per Vilanova i la Geltrú aquest percentatge es situava en el 59,64%. Cap a la meitat del segle XIX aquestes xifres s´havien acostat, del

[20] Giralt (1950)

29,29% i 24,63%, respectivament, encara amb un lleuger avantatge pels vilafranquins.

Autors com Josep Maria Freixa o Emili Giralt han posat de manifest que fou l´activitat comercial de la rada vilanovina la que propicià la substitució paulatina dels cereals per conreus de vinya. Hi contribuïren , evidentment, la possibilitat del comerç vinícola , però també la competència dels blats italians, del Bàltic i dels Estats Units. En aquest sentit, la iniciativa vilanovina seria seguida per les zones interiors del Penedès. [21]

Emili Giralt apuntava a partir de les dades del cadastre que l´any 1717 el 15,30% de les terres conreades del terme de Vilafranca del Penedès era ocupat per la vinya mentre que a Vilanova aquest conreu representava el 36,23%. L´any 1850 amb la consolidació d´aquest conreu arreu del Penedès els percentatges eren del 67,46 i del 63,13 per cent respectivament. I encara més, cap a la segona meitat dels anys quaranta del nostre segle les xifres es convertirien en el 50,23 i el 31,64 ja clarament favorables a la capital penedesenca.

Així, les contrades vilanovines esdevingueren pioneres de la històrica activitat vinícola del Penedès. Les característiques dels vins de la zona afavorien poder-los embarcar amb garanties de qualitat a terres de ultramar. Com esmentava Jaume Caresmar: "la cosecha fuerte de éste territorio es la de vino excelente para embarcar, haciendole su firmeza muy propio para el comercio ...". [22]

Probablement, un altre factor que contribuí a la regressió dels conreus tradicionals de cereals, fou el desenvolupament de les comunicacions i, per tant, les millores en el comerç que permeteren la penetració de cereals i grans russos i americans a preus molt més competitius que la pròpia producció interna.

L'expansió de la vinya assolí límits insospitats. Els ceps colonitzaren tota mena de terrenys, valls i turons. Fou una aposta pels grans volums de producció, sacrificant, si calia, quotes de qualitat.

Giralt remarcava, com hem vist, el paper decisiu que la vinya ha tingut per aquestes terres: "l´augment de la vinya ha condicionat la permanència d´una població la densitat de la qual arriba al màxim del que permeten les terres del secà. I cap d´aquests factors no pot ésser oblidat o negligit en estudiar les tres ultimes centúries de vida comarcal". [23]

El dietari de Pau Raventós i Marcer, pagès d'Olivella –població propera a

[21] "Villanueva plantó viñas en su terrenos, movida por el estímulo de su playa, que embarcaba vinos para el comercio, y el ejemplo cundió por el Penedés. El comercio por el puerto de Villanueva valorizaba el cultivo de la vid, hacia elevar el nivel de vida y provocaba el desarrollo económico de una extensísima comarca" (Freixa 1959, p.240)

[22] I afegia encara: "la calidad de éste terreno , solo es apta para vinos, y de ellos depende la mayor prosperidad de sus pueblos, por lo que se aplican los labradores mucho a éste cultivo y a la Navegación" (Caresmar 1780, p.597)

[23] Giralt (1950), p.176

Vilanova i la Geltrú– , donava notícia del seu germà Josep en aquests termes: "l'any 1816 se'n anà a les Índies, a la part anomenada Santiago de Cuba i s'emportà d'aquí algunes pipes de vi, i no ha pogut trobar fortuna. Ara escriu que ho ha perdut tot i que vol tornar per examinar-se de pilot [...] Aquest xicot costa a aquesta casa molts dobles".

El seu germà va morir el 1830 a Guinea "anant a buscar negres".

El 1841 es feia ressò de la davallada del preu del vi per excés de producció: "[...] pero qui atura la gent de plantar (vinya) tenint ara aquest corrent que és general? [...] Planto per dos motius: un, perquè conec molt bé que en aquesta terra, qui vol tenir alguna peceta precisament ha de conrear vinyes, encara que el vi sigui molt barat; i l'altre perquè aquesta terra està malament, essent el vi tan barat". [24]

L'activitat vitícola, però, com totes les lligades al camp, estava condicionada pel sol, l'aigua, les pedregades, les glaçades, les plagues i altres calamitats.

De ben segur que quan hom pensa en els infortunis que al llarg dels anys han assotat les produccions agràries, i molt especialment la vinya, apareix en un lloc preeminent la plaga de la fil·loxera. Cert és, que aquesta tingué efectes demolidors al camp català, però cal pensar que altres factors han incidit també negativament en aquest sector. Més endavant ens centrarem de forma monogràfica en els efectes de la fil·loxera a la zona de Vilanova.

Altres plagues que es feren dissortadament famoses foren les de la malura dels ceps que també afectaren la comarca: l'oídium o malura vella –Oidium tuckeri– , entre els anys 1853 i 1860; i el míldiu o malura nova, en el període comprés entre els anys 1883 i 1888. La malura vella fou descoberta a Anglaterra l´any 1845 i s´introduí a França el 1848 i a Catalunya el 1852. Ambdues malalties havien vingut d'Amèrica, però el neguit de la població, sovint els hi atribuïen altres orígens: "els pagesos de Ribes, el 1855, donaven la culpa de la malura al carbó que portava el fum sortit de les xemeneies de les fàbriques de Vilanova i la Geltrú". [25]

Segons el historiador Garí, la malura vella provocà la puja del preu del vi dels 7 duros per càrrega l´any 1853 als 11 duros el 1856. La malaltia afectà inicialment una tercera part de la collita. Uns anys després els conreus malmesos serien del 50%.

Però no són pas aquestes malalties de la vinya les úniques que afectaren els conreus. Cal esmentar les plagues de la llagosta l´any 1687 o la de l´eruga el 1734, que al costat d'altres factors com les pedregades, glaçades o sequeres han malmès al llarg dels anys nombroses collites, contribuint així, a fer més dificultosa, si cal, el treball a la terra i afectant sovint els índex demogràfics i de desenvolupament. Garí comptabilitzava etapes de sequera i gana els anys 1566, el 1631 i el 1811.

Especialment important fou la crisi de subsistències i la fam conseqüent que afectà al

[24] Descalzo et al. (2009), pp.44, 84
[25] Virella (1978), p.237.

país l´any 1812. L´ocupació napoleònica i la mala collita de cereals de l'any anterior en foren la causa .Les collites delmades no pogueren fer front a les necessitats de la població i s´hagueren de importar grans estrangers. Un testimoni d´excepció, Isidre Mata del Racó i Mir, propietari pagès del Penedès, deixà escrit que bona part dels cereals que arribaven a Catalunya ho feien pel port de Vilanova i la Geltrú. [26]

La situació descrita ens aporta un escenari esgarrifós. Els camins eren ocupats per una "innumerable multitud d´homes ,dones i minyons de dotze anys que al coll i al cap anaven a Vilanova a cercar blat". Indigents i pobres de molts llocs de Catalunya s´apropaven a Vilanova, i arreu s´escampaven els crits de "tinc fam". Continuava Isidre Mata del Racó: "n´hi havia moltíssims de reunits fora els portals de Vilanova, als camins i carreteres ...".

L'episodi de fam durà prop de sis mesos, i es prou significatius dels efectes que una davallada de la producció agrícola podia provocar.

Altres capítols de depressió més recents, recorden les necessitats alimentàries que patí bona part de la població els anys que seguiren a la Guerra d'Espanya i que assolí cotes màximes durant els primers anys de la dècada dels quaranta. Racionament dels aliments i una política de plantació i distribució dels productes agrícoles, planificat i controlat per les autoritats, foren els factors que condicionaren fortament el sector. La regulació dels conreus era especialment incisiva en el cas dels grans en general i del blat en particular. En aquest sentit es constituí el Servicio Nacional del Trigo per vetllar pel seu control i regulació. La normativa prohibia la plantació de vinyes en terrenys que fossin aptes pel conreu de cereals. Un ban municipal de l´alcalde de Vilanova Manuel Navarro publicat al *Villanueva y Geltrú* el 23 d´octubre de 1943 es feia ressò d´una ordre de la Jefatura Agronómica Comarcal. Una ordre que convidava tothom a plantar la màxima extensió possible de blat i s´exigia com a mínim que la superfície conreada d´aquell cereal no seria inferior a la de l´any anterior incrementada en un cinc per cent. També en aquesta línia s´insistia en l´obligatorietat de dedicar-hi les terres "de mejor condición de suelo y productividad".

Com hem avançat, la fil·loxera esdevingué una de les pitjors desfetes que ha sofert el camp català. Afectà l´element més característic dels nostres conreus i una de les fonts bàsiques de sustentació del nostre comerç. Aquest fet representà un espectacular fenomen de transformació de l´entorn, adaptació i, també cal dir-ho, de recuperació. La davallada dels ceps afavorí la metamorfosi de l´entorn, cobrint les velles feixes de

[26] "Trobant-se Catalunya en un estat tan infeliz i miserable, sabedors les nacions estrangeres que a Catalunya no hi havia grans, los estrangers, per lo que respecta a Catalunya, portaven tota especie de grans i los desembarcaven a Vilanova i la Geltrú i molt poques vegades a la vila de Sitges"
I segueix, parlant de Vilanova: "se socorria tot Catalunya, fins l´Urgell, Cervera, Tàrrega i Lleida, per qual motiu era immens lo gentio de gent i animals i carros acudien a proveir de grans a Vilanova" (Colomé 1997, p.189)

conreu de vinyes amb garrofers o fomentant allà on es podia el conreu de les hortalisses en indrets tradicionalment ocupats per la vinya.

L´avanç de la plaga fou constant i progressiu però no fou regular ni simultani en una mateixa comarca. La fil·loxera, *Phylloxera vastatrix*, era un petit insecte de la família dels homòpters que es detectà a Europa cal el 1863 i que procedia dels Estats Units d'Amèrica.

La fil·loxera aparegué a França a partir de 1866 i no traspassà els Pirineus per l´Empordà fins a l´any 1879. Durant els anys que la plaga afectà les vinyes franceses, Catalunya visqué una etapa d´expansió exportadora de dimensions impensables per tal de subministrar mercats tradicionalment coberts pels vins francesos, incloent el seu propi territori.

Tenim notícia que en una gran exposició de varietats de raïm organitzada per l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre el 1871 hi participaren un bon nombre de viticultors vilanovins. Entre altres, hi eren: Joan Roig Serra, Teodor Creus Corominas, Josep Benach, Josep Coroleu, Joan Juandó, Jeroni Marquès o Fèlix Solà.

No serà fins el 1890, alguns autors parlen del 1887 ,en que la plaga arribà al Penedès, i és al voltant de 1892 que afectà definitivament el terme de Vilanova i la Geltrú. L´any 1896 tot el Penedès n'havia quedat afectat.

El 1883 Teodor Creus i Josep A. Benach crearen a Vilanova el primer sindicat amb l'objectiu de combatre la plaga de la fil·loxera sota el nom de Sindicat de Propietaris Rurals del Partit de Vilanova i la Geltrú. Creus –que inicialment no creia en la replantació de ceps americans– havia estat a l'Empordà comprovant els efectes de la plaga.

El reglament dels Sindicato de Propietarios Rurales del partido de Villanueva y Geltrú era signat el 10 de juny de 1883 i l'article primer deixava clar els objectius: "Para prevenir, en lo posible, y en su caso, contrarrestar, lo más posible también, la invasión filoxérica en este partido judicial, se establece un Sindicato de propietarios de viñas enclavadas en el mismo". [27]

El Sindicat es lamentava a través del seu president Teodor Creus i de les pàgines del diari local el novembre de 1891 de falta de suports: "Este sindicato, que aunque aislado, y sin los imitadores que para bien del país hubiera sido de desear [...]". Malgrat els esforços, la plaga s'escamparia per la totalitat del terme vilanoví entre els anys 1893 i 1896.

El juny de 1891 tindria força èxit l'aparell inventat per Florenci Cornet per sulfatar la vinya que venia al seu establiment de la plaça de la Verdura i que seria reconegut amb un premi al concurs vitivinícola de Badalona.

Perduda la pràctica totalitat de les collites, s´iniciaria la replantació amb ceps

[27] ACG-Sig. Top. 4165

americans, resistents al insecte. Al terme de Vilanova alguns dels antics assentaments de vinya foren substituïts per garrofers. Un cop plantats els ceps americans –els *rupestres*–, aquests eren empeltats de les diferents especies pròpies del país. En un mateix moment es podien alternar vinyes tradicionals amb altres afectades per la malaltia i altres de replantades. El procés de substitució fou dur i eren necessàries unes operacions prèvies per preparar el terreny. Tal vegada la fase més important i penosa era la "rompuda del terreny". Per totes aquells operacions d'arrancar els ceps malalts i plantar els nous s'utilitzaven arades amb tracció animal que, posteriorment, i en alguns casos, foren substituïts per l'aplicació de la màquina de vapor mitjançant un giny semblant a una petita locomotora de vapor que, popularment es conegué com a locomòbil.

En sentit positiu, la fil·loxera representà un desplegament d´esforços i recursos prou important. S´organitzaren moviments unitaris de lluita contra la plaga i solidaritat amb els afectats. De igual manera es desenvoluparen importants línies de treball de recerca i anàlisis científic, no només sobre la fil·loxera, sinó sobre altres aspectes del món de la vinya en general.

Després de la plaga, algunes zones del Penedès triarien camins diversos. L'actual comarca de l'Alt Penedès apostà per la vinya, incrementant superfície, incorporant noves varietats i desenvolupant un important suport tècnic i científic per millorar la resistència i la productivitat dels conreus.

En sentit contrari, a les terres més meridionals, especialment l'actual comarca del Garraf, la vinya va anar perdent protagonisme, i s'orientaren energies per impulsar conreus de regadiu donant suport a la planificació i futura construcció del pantà de Foix. D'altra banda, Vilanova i la Geltrú ja disposava d'un sector alternatiu fort i potent com era la indústria, que podia neutralitzar la pèrdua del sector vitivinícola.

Hi ha dos fets molts significatius que il·lustren el canvi de tendència entre el Penedès interior –l'Alt Penedès– i el Penedès meridional –el Garraf–; alhora que el 1902 a Vilanova i la Geltrú s'instal·lava la Pirelli, segellant l'indiscutible futur industrial de la ciutat; el 1903 a Vilafranca del Penedès es creava l'Estació Enològica, símbol indiscutible de l'aposta per un sector vitivinícola sòlid i potent.

El sector de la vinya i el vi anirien a la baixa a la zona de Vilanova i la Geltrú. Res no tornaria a ser com abans, malgrat els vestigis que s'esforcen a recordar-nos èpoques d'expansió i esplendor.

Encara avui, si hom ressegueix el vilanoví torrent del mas de la Fam, un indret feréstec generosament colonitzat per la vegetació i de difícil transit per l'excursionista, en poc més de cent metres hi podrà descobrir entre l'entapissat de verdor les restes d'antics marges de pedra seca, les restes d'un magnífic forn de calç –la calera d'en Puig–, una resclosa de pedra per regular les avingudes, o una barraca de pedra seca o mulassa castigada pel pas del temps. Restes inequívoques del llegat de la Vilanova

vitivinícola del segle XIX. Muntanyes i planes aspres sembraves de pedres. Diu el refrany que els catalans de les pedres en fem pans. Una variació gens forçada podria afirmar que al Garraf de les pedres n'hem fet vins.

El pas al segle XXI ha comportat una revifalla del sector gràcies a l'arrelament de la cultura del vi i la qualitat dels productes elaborats. Per aquesta raó la comarca del Garraf i l'àrea de Vilanova i la Geltrú han recuperat superfície de conreus de vinya. En els darrers anys s'han plantat ceps en terres ermes de la plana o situades en indrets accidentats.

Avui, les dades IDESCAT ens diuen que entre 1999 i 2009 la comarca del Garraf va incrementar en més de un 10% les hectàrees conreades de vinya. L'aposta per la qualitat i l'assaig de noves varietats de raïm han posicionat novament els vins i els cellers de la zona. Hi ha bones raons per a ser optimistes. El vi és un ésser viu, l'ànima del territori i el producte que més exemplifica les singularitats d'aquesta terra. El sector no és mort. No ha mort mai.

Després dels devastadors efectes de la fil·loxera sobre la vinya, l'evolució del sector agrari a Vilanova i la Geltrú avançà en dues direccions. Per una part, els detractors de la vinya i dels tradicionals conreus de secà apostaren per un canvi de model i pregonaren la reconversió cap a nous conreus de regadiu. Començava a caminar el projecte del pantà de Foix. D'altra banda, l'existència d'un sector industrial consolidat –malgrat conflictes no menors– afavoria el transvasament constant de ma d'obra que abandonava les incerteses dels conreus per l'aparent seguretat que oferien les fàbriques.

S'erigia d'aquesta manera un procés de canibalització veritablement saturnià, on la primigènia activitat vitivinícola que havia fet néixer la Vilanova industrial ara era devorada per aquesta darrere sense contemplacions.

La davallada de l´agricultura s´ha acompanyat més contemporàniament d´altres fets que han aprofitat o fins i tot precipitat la destrucció sistemàtica de conreus. Les urbanitzacions perifèriques s´han escampat de forma poc ortodoxa ocupant territoris dedicats en altres temps als conreus o masses forestals. Les explotacions agrícoles importants –poques al terme– han aplicat tota mena de recursos tècnics per optimitzar rendiments amb una evident reducció de la mà d´obra. La majoria de les explotacions són d´extensió reduïda amb règim de propietat, factor que tampoc ha contribuït a fer créixer la població activa del sector. Tot plegat s'ha acompanyat d´una política restrictiva d´inversions i la implantació de fórmules tradicionals poc tendents a l´experimentació i a la recerca de noves possibilitats. Malgrat tot, la vinya ha mantingut unes quotes acceptables mercès a la producció vitícola i al impuls decidit que el sector va rebre amb la constitució del Celler Cooperatiu de Viticultors.

Tanquem aquest capítol amb dues experiències vinícoles significatives i prou diferents: el Celler de Viticultors i el celler i caves Jaume Serra.

El primer projecte de celler cooperatiu es remunta a inicis del segle XX. El juliol de 1907 el *Diario de Villanueva y Geltrú* informava: "Parece que ha fracasado, por ahora, el proyecto del Sindicato Agrícola para establecer este año en esta villa una bodega cooperativa [...]". El projecte estaria tutelat per l'Estació d'Enologia i Viticultura de Vilafranca del Penedès. Segons Puig Rovira hi hauria altres iniciatives el 1921. [28]

Tot i així, la ciutat no participaria de la dinàmica de creació de cooperatives arreu de Catalunya impulsades, primer per la Mancomunitat de Catalunya i, posteriorment, pels governs la República. [29]

Després dels estralls causats per la plaga de la fil·loxera i la implantació de noves indústries, la terra i les activitats derivades anirien agafant un paper cada cop més residual dins l'estructura econòmica de la ciutat.

El 25 d'abril de 1954, diumenge de Pasqua, es va convocar una reunió al Foment Vilanoví amb la voluntat de constituir un celler cooperatiu. La reunió fou presidida per Joan Albà i d'allà en sortiria una comissió gestora formada per Josep Carbonell Rovira, Josep M. Ferrer Pi, Pere Piñol Soler, Josep Planas Rosell, Manuel Escofet Amills, Pau Albà Mañé i Antoni Ill Jansà. Entre els principals promotors de la iniciativa calia consignar una part de importants propietaris: Josep Mª Ferrer Pi, l'advocat Josep Mª Raventós Pascual; Josep Camps Albareda, propietari de terres a Vilanova i Olivella; i membres de la família Bultó-Marquès, a part de Sebastià Puig Miró, Pere Albà i altres representants de famílies locals.

El 21 d'abril de 1961 tenia lloc la reunió constitutiva al local de la Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos presidida per Jaume Carbonell Soler. Es formava el Grupo Sindical de Colonización per constituir el Celler. Inicialment no es va constituir sota la forma jurídica de cooperativa perquè era una formula que aixecava certs recels.

Es proposaria una junta gestora presidida per Sebastia Puig Miró; amb Josep M. Ferrer Pi de interventor, Josep Mª Raventós Pascual de tresorer i Joan Sivill Mateu de secretari.

El 22 d'octubre de 1961 el saló del Foment acolliria la junta general de socis del Celler a efectes d'aprovar les ordenances i resoldre l'adquisició dels terrenys. El 1961 Pere Serra Briones –l'home de la cimentera Griffi a Madrid– fou la persona que aconseguiria el crèdit a la capital espanyola per començar les obres del Celler. La idea inicial era aixecar el Celler a la zona on actualment s'ubica l'IES Joaquim Mir.

Finalment, les obres de construcció s'iniciarien el març de 1962 a la carretera de l'Arboç per part del Fomento de Obras y Construcciones. La construcció de les

[28] Puig Rovira (2012), p.43
[29] Francàs (2012), p.13

instal·lacions es feren sota el projecte de l´arquitecte Joaquim Fernández Marquès, un especialista en aquesta mena d'edificacions amb un pressupost d´uns cinc milions de pessetes. La seva capacitat inicial fou de 12.000 hectolitres anuals que s´ampliaren posteriorment fins als 20.000 Hl. i es tenia la idea de assolir en el futur entre 30 i 40 mil Hl.

El 15 de setembre de 1962 s'iniciava l'activitat d'elaboració de vi al nou Celler sota la denominació oficial de Bodega Cooperativa de Viticultores de la Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos.

Com indicava Ramon Francàs, el celler comportaria haver de modificar alguns hàbits de la pagesia local. Es deixaria d'elaborar vins a les cases i caldria adaptar-se a processos de mecanització. El Celler també hauria d'afrontar constants esforços de inversió. [30]

Entre 1965 i 1972 les instal·lacions també acolliren un molí d'oli. Als anys setanta s'iniciaria l'expansió de l'elaboració de cava al nostre país, fet que milloraria els preus de compra del raïm.

Els succesius president dels celler cooperatiu foren: Sebastià Puig Miró (1962-1977), Josep Camps Albareda (1977-1988), i Pere Albà Cucurella a partir de 1988.

Amb la democràcia el celler hauria d'adaptar-se als nous organismes creats, convertint-se el 1983 en Societat Agrària de Transformació (SAT), sense que això afecti el seu regular funcionament. Tot i no tenir la forma jurídica de cooperativa, l'esperit clarament cooperativista els va dur a adherir-se a la Federació de Cooperatives Agràries de Catalunya.

Poc després entraria a formar part de CEVIPE (Centre Vinícola del Penedes).

L'actual posada en valor de la cultura del vi ha comportat el desenvolupament del sector vitivinícola fonamentat en nous reptes. El factor de la qualitat del producte preval sobre els volums de producció. Les noves varietats de raïm, de bracet de les varietats autòctones tradicionals, han donat productes innovadors d´excel·lent qualitat.

El celler de vins i caves Jaume Serra s´establí a la popular i històrica masia emmurallada de El Padruell (segle XVII) l´any 1985. La finca havia estat propietat de Pau Coll i Puig i, posteriorment, dels Foradada Coll que el 1959 la vengueren a una de les empreses de la família Rato. La marca havia nascut el 1943 a la zona d'Alella gràcies a la iniciativa de Jaume Serra i Güell, i el 1975 el celler era adquirit per la família Rato, propietaris d'altres instal·lacions semblants a Jerez de la Frontera i impulsor d'una emissora radiofònica. Inicialment s'explotaren unes 70 hectàrees conreades de vinya. La limitada capacitat productiva i de creixement d'Alella feren que el 1984 s'iniciaren els treballs de construcció dels nous cellers de El Padruell per

[30] Ib., p.17

elaboració de cava. La finca del Padruell era propietat de la família Rato des de 1956. El 1989 ja s'hi produïen més de cinc milions d'ampolles.
El 1997 la finca i els cellers Jaume Serra passarien a la família García Carrión, empresa nascuda a Jumilla el 1890. Les caves subterrànies tenen capacitat per acollir fins a seixanta milions d'ampolles. També es disposa de magatzems per acollir bótes de roure americà i francès. La marca principal dels seus productes ha estat Jaume Serra.
Tot i que ens hi referim en un altre capítol, cal fer esment aquí de la feina del vilanoví Miquel Esquirol i Soler (1840-1890), un dels pioners en l'elaboració del cava al nostre país. Personatge vinculat a la gerència i l'accionariat de la fàbrica de la Rambla, Esquirol era llicenciat en dret, propietari de terres i soci de l'Institut Agrícola de Sant Isidre.
Disposava d'un centre d'elaboració i caves al carrer de les Sogues de Vilanova i la Geltrú i ja abans de 1877 havia elaborat vins escumosos. Pels seus productes utilitzà les marques Esquirol i Geltrú. El 1881 publicava un llibret en català sota el títol *Elaboració dels vins escumosos*.
Emili Giralt, fent referència a les vendes de Manuel Raventós i la casa Codorniu el 1893 esmenta: "[...] cifra equiparable a la de los más importantes y más antiguos elaboradores del país: Gil, de Reus, Vilaret, de Blanes, y Esquirol, de Vilanova i la Geltrú". [31]

4.3 El secà i el regadiu. El pantà de Foix

Després de la fil·loxera, els territoris penedesencs més meridionals revisaren el model agrari. Les contrarietats de la vinya i demés conreus de secà, i l'existència d'un sector industrial alternatiu, madur i consolidat, permeteren de tantejar opcionals conreus de regadiu.
La diferència de paradigma entre les terres més meridionals –actual comarca del Garraf–, i el Penedès interior –actual comarca de l'Alt Penedès–, s'evidenciava així: el 1902 s'instal·lava a Vilanova la multinacional italiana Pirelli i el 1903 es constituïa a Vilafranca del Penedès l' Estació de Viticultura i Enologia. Els uns renunciaven a la vinya en bona part i apostaven definitivament per la indústria; els altres renovaven la confiança en el desenvolupament del sector vitivinícola.
Com hem vist, els conreus de la plana vilanovina havien estat tradicionalment conreus de secà. Les característiques del sòl i sobretot la manca d´aigua en superfície no oferien perspectives per a altres formes de conreu.

[31] Giralt, Emili; "Manuel Raventós i Domènech (1862-1930); a: Cabana, F. (Coord.), *Cien empresarios catalanes.* Lid Editorial. Madrid, 2006; p.245

La geologia de la comarca, d'origen càrstic, impedeix la presència d´aigua en superfície, però afavoreix la seva presència en corrents subterranis.
Aquella opció de canvi de model agrari es materialitzà amb el projecte de construcció del pantà de Foix i els canals de reg que es conceberen a la primera dècada dels segle XX. La vinya i els cereals havien de ser substituïts , o compartir territori, amb els arbres fruiters , els farratges i els productes propis de l´horta. L´any 1922 es preveia que la nova instal·lació hidràulica permetria regar uns sis mil jornals de terra.
Malgrat tot, posteriorment a la posada en funcionament del pantà, les terres de regadiu del terme vilanoví mai han superat el 20% de la superfície conreada. A la base de la producció agrària hi continuàvem trobant vinya, ordi, patates, garrofers o ametllers.
Son ben il·lustratives les paraules de Joan Albà i Vidal en una entrevista al *Villanueva y Geltrú* del 1 de maig de 1954. Entrevistat per Josep Maria Freixa, i preguntat sobre el pantà de Foix, el que feia poc havia estat elegit president de la Hermandad de Labradores y Ganaderos contestava: "–Es posible que ahora no fuese partidario de su construcción, pero lo hubiera sido en la época en que dió comienzo".
Ens aturarem en els detalls del projecte, construcció i característiques de l´embassament de Foix. Una obra hidràulica de caire comarcal i modesta que aixecà unes expectatives superiors als resultats que amb la perspectiva del temps es poden avaluar. L'interès en infraestructures d´aquesta mena per assegurar l'abastament d´aigua en terres de secà venia de lluny, i antics projectes ja havien previst una ambiciosa xarxa de canals que en contemplava un entre Igualada, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú.
Arribats a la conclusió que calia reorientar el sector agrari cap a conreus de regadiu, es feia evident la necessitat de la construcció d'un embassament.
La secular aridesa de Vilanova i la Geltrú va fer dir a Jaume Caresmar a les darreries del segle XVIII que al terme no s´hi trobava ni herba pel bestiar. I afegia: "ni tampoco es posible conducirle aguas de rio alguno para que la fecunden". Un extrem que el temps i els homes es cuidarien de desmentir amb el projecte del pantà del Foix.
La iniciativa, però, no era gens senzilla ni clara per a tothom. Podia el riu Foix –l'únic de les rodalies– assegurar unes reserves d´aigua suficients per a Vilanova i la Geltrú i la seva comarca? Era prou conegut que el Foix i els seus principals afluents, la riera de Marmellar i la riera de Pontons, disposava d´una conca hidrogràfica poc extensa, alimentada per una pluviometria més aviat modesta.
La discussió s'encetava cap el 1901. El primer projecte, pressupostat en 800.000 pessetes fou presentat al Ministeri d´Obres Públiques per Pelegrí Ballester, l´alcalde de Vilanova Joan Braquer i el diputat Joan Ferrer-Vidal i Soler, fill de l'industrial cotoner Josep Ferrer Vidal. El geòleg Almera i l´enginyer Gorria feren prospeccions prop de la masia de Xoriguera. Lentament, el projecte aniria fent via.

El primer projecte seriós de construcció del Pantà es remuntava a l´any 1903 amb l'objectiu d´emprar l´aigua pels conreus alhora que evitaria l´efecte violent de les riuades. En aquelles dates es formà una comissió vilanovina amb la idea de impulsar un embassament per a regar els conreus dels termes de Vilanova, Sant Pere de Ribes, Cubelles, Cunit i més endavant fer-ho extensiu a Calafell. La superfície representava unes 2.300 hectàrees . La comissió era encapçalada per l´alcalde Milà com a president honorari, Teodor Creus com a president, Artur Ferret de sots-president i altres promotors o beneficiaris com Pelegrí Ballester, l´autèntic impulsor i ànima de la idea, Francesc Ricart o Joan Soler. Aleshores, seguint la memòria de l´empresa publicada l´any 1905, es constituí també un comitè especial d´administració i conservació de les obres que esdevingué el més remot precedent de la Comunitat de Regants.

No seria, però, fins el 24 de setembre de 1906 que per una Reial Ordre s´aprovava el reglament de la futura Comunitat de Regants. Aquesta es constituïa com a tal el febrer de 1907.

Pelegrí Ballester i Marquès, veritable promotor del projecte, havia nascut a Vilanova i la Geltrú el 27 de setembre de 1857 i moria a l´Argentina el 1919.

Fou també ell qui va contactar amb l´enginyer principal del projecte Hermenegildo Gorria. El projecte d´obres i règim de gestió era aprovat a Madrid el 29 de setembre de 1909 amb un pressupost que, finalment, arribaria als 2.800.000 pessetes.

Les obres d´excavació s´iniciaren cap el 1910 i la construcció no s´acabaria fins el 1928, donant fe de les dificultats tècniques i contratemps de tota mena que s'hagueren de superar.

El 10 de novembre de 1912 el Ministre de Foment Miguel Villanueva posava oficialment la primera pedra del futur pantà. La cubeta o llit de l´embassament tindria una llargada de 4.550 m aproximadament i una amplada mitjana de 170 m. Així mateix, tindria una capacitat de poc més de set milions de m^3.

Altres fonts apuntaven que la capacitat seria de 6.250.000 m^3, aprofitant una conca hidrogràfica amb una superfície aproximada de 580 km^2. El mur de contenció tindria una altura de 32 m i una llargada de 125 m, i el conjunt s´alimentaria amb un cabal de 2.000 litres per segon.

A les dificultats pròpies de l´execució de les obres calgué afegir-hi uns resultats no sempre afalagadors derivats de les característiques pròpies del terreny. El pantà de Foix ben bé podria presentar-se com un evident exemple de mala planificació tècnica. En un primer estadi, doncs, podríem parlar d´un projecte tècnicament fracassat. Fos per la manca d´estudis previs rigorosos o bé per una política de inversions precipitada i poc meticulosa, l'obra hidràulica s'executà en uns terrenys no aptes per aquella finalitat. La porositat excessiva del terreny, una formació calcària del cretaci superior, i la natura geològica del sòl indicaren ben aviat que calia refer alguns del

plantejaments tècnics inicials. Tal vegada pesaren més els compromisos polítics que no pas els criteris tècnics. Entre els primers destacava el diputat Bertran i Musitu, un dels principals avaladors del projecte.

Les pèrdues de capacitat per filtracions forcaren a corregir l'alçada de la presa fins els 32 metres esmentats. Així mateix, i segons el projecte revisat l´any 1919, s'hagué d'impermeabilitzar la cubeta de l'embassament taponant un bon nombre d'avencs, coves i cavitats de tota mena, algunes d´elles amb un cert interès geològic i, fins i tot, paleontològic. L'any 1926 es realitzaren diverses proves de filtració, mentre les obres restaven aturades fins tenir garanties d´una adequada estanqueïtat.

Actuacions totes elles que incrementaven el cost de l´operació i que únicament atenuaven tímidament els efectes a corregir.

Les filtracions del pantà de Foix s'avaluaren en uns 28.000 m^3 diaris, equivalents als 325 litres per segon o, dit d'una altra manera, un volum equivalent a 1,6 vegades la seva pròpia capacitat segons dades aportades pel geòleg i geògraf Lluís Soler i Sabarís. Fins i tot, en moments de molta mancança d'aigua, la companyia vilanovina Gran Acueducto va plantejar-se seriosament la captació de les aigües filtrades i perdudes al subsòl del pantà, tal com assegurava Josep Carbonell al *Villanueva y Geltrú* del 11 de març de 1967. Aquestes pèrdues anaren disminuint amb el temps degut a la gran quantitat de llots dipositats al fons de la cubeta.

Les obres del pantà de Foix s'enllestiren definitivament l´any 1929. Els canals i recs de distribució, amb una llargada total de 24 km, no s´acabarien fins el 1935.

S´apostava, doncs, per una reconversió agrària que mai va materialitzar-se del tot, més enllà d'algunes experiències exitoses.

El volum anual d´aigua que es preveia que aportaria el riu Foix es calculava en uns quatre milions de metres cúbics. Al costat de les deficiències tècniques del projecte caldria afegir-hi altres factors polèmics: incompliment dels terminis de l´obra, incompliment de les contribucions previstes per les administracions i incompliment també de les quantitats pressupostades.

Les dificultats econòmiques que travessà la pròpia empresa administradora de l´embassament provocaren que el 1935 la Comisión Hidrográfica del Pirineo Oriental procedís a la confiscació del pantà i les obres de rec per incompliment de pagament de la Comunitat de Regants. La situació no es normalitzà fins l´any 1947. Fem-ne una mica d´història de la mà dels articles que Josep Carbonell i Rovira va escriure el 1953 i el 1967 al diari local *Villanueva y Geltrú*.

El pantà de Foix tenia en el seu origen unes condicions de construcció i règim d´explotació idèntiques a les que tenia el seu contemporani pantà de Riudecanyes, a la comarca del Baix Camp. Les condicions quedaven explicitades en el R.D. de 30 de setembre de 1909. Tal com indicava Carbonell, l'Estat avançava el 50% de l´import de les obres corresponents al mur de contenció i canals principals a fons

perdut, a canvi de l'increment que tenien les terres en passar de conreus de secà a regadiu i a les que, per tant, s´hi aplicava una contribució més elevada. El 40% de les obres era també avançat per l´Estat amb la condició de reintegrar la quantitat en un termini de 25 anys a comptar de l´any següent de l´acabament de les obres i pagant un interès equivalent del 1,5%. El 10% de l´import total de l´obra i les despeses administratives i de direcció eren desemborsat pels regants o usuaris a mida que s´avançaven les obres. Inicialment s´emeteren 3.000 accions amb un valor nominal de 100 pessetes que s´hagueren d´ampliar fins a 6.000 com a conseqüència de l´encariment els materials i les modificacions pressupostàries per incrementar la capacitat del pantà.

La pluviometria poc constant i el nivell irregular de l´embassament va comportar un continuat dèficit d´aigua per cobrir les necessitats. Cal assenyalar que l´any 1973 el Consejo Económico Sindical de Villanueva y Geltrú y comarca es plantejava la possibilitat de, vistes les mancances del pantà de Foix, portar l´aigua del pantà d´Oliana, iniciativa que es va considerar del tot inviable.

5. Infraestructures comunicatives

5.1 El port i l'activitat econòmica

Els ports, i concretament el port de Vilanova i la Geltrú, és i ha estat un espai d'activitat econòmica: pesquera, comercial i industrial.

Sovint, es parla de l'activitat comercial del port vilanoví durant els segles XVIII o XIX, moment àlgid del tràfic comercial amb les colònies americanes o l'Europa atlàntica, tot i que Coroleu ja parlava d'activitat comercial al segle XVI. De fet, però, el port no va ser una realitat fins l'equador dels segle XX. Amb anterioritat, l'anomenat port no era altre cosa que una platja o rada habilitada per la càrrega i descàrrega de vaixells.

En aquell període, l'empenta de la navegació comercial comportà la regressió de la flota pesquera. La dinàmica expansiva del comerç vinícola mar enllà i la recerca de fortuna en terres americanes també reduïren considerablement la força de treball destinada a les activitats marítimes locals. Segons el cronista Josep Coroleu, fou la guerra de Carles IV amb Anglaterra la que multiplicà la fugida de gent jove cap a Amèrica i les costes gallegues on abocaren la seva experiència marinera i muntaren negocis de pesca salada. [32]

De molt antic que a la platja vilanovina es salava peix –sardines o tonyina– que després es comercialitzava.

Cap a finals del vuit-cents l'activitat pesquera ocupava prop de cinc-centes persones. Cal recordar aquí el dramàtic episodi de "l´any dels negats", quan el 1886 naufragaren deu embarcacions pel temporal i moriren 22 pescadors.

Vilanova mai tingué una important activitat de mestrança, dedicada a la construcció i reparació d'embarcacions. L'activitat de construcció de vaixells, en altres èpoques molt pròpia de Sitges, s´ha limitat a casos esporàdics. En el terreny de l'anècdota, el *Diario de Villanueva y Geltrú* de 21 de gener de 1875 informava que "uno de éstos días debe ser conducida a ésta villa la màquina de vapor que ha de montarse en el casco del buque destinado a vapor remolcador de nuestra rada, que como saben nuestros lectores, se está construyendo en la playa".

En un altre ordre de coses, el 5 de gener de 1918 es constituïa a la platja vilanovina el Posit de Pescadors. L´any 1941 totes les mútues i associacions del sector passaren a formar part del Institut Social de la Marina creat l´any 1930.

[32] Deia Josep Coroleu: "A ésta desgracia se debió sin duda la emigración de la juventud de ésta comarca y las demás del litoral que, para ocupar provechosamente su actividad, se veia obligada a expatriarse, buscando en el Nuevo Mundo su fortuna en medio de las mayores contrariedades y peligros, así como otros pasaron a Galicia estableciendo en el Atlántico grandes pesquerías y sala zones" (Coroleu 1878, p.221)

Després de la guerra, el 31 de març de 1943 naixia el Sindicato Nacional de la Pesca que acollia els pòsits i confraries sota el paraigües del sindicat vertical de les Cofradías de Pescadores.

L´any 1965 s´inicià la construcció d´un nou edifici de la Llotja de pescadors a tocar del mateix recinte del port. Fins aleshores, la venda del peix s´havia fet a la llotja situada a tocar del mateix edifici del Pòsit. Portar les caixes del peix des de les embarcacions fins aquell indret llunyà era una tasca feixuga. L´edificació inaugurada per la Festa Major de l´any 1967 tenia annexa una fàbrica de gel, fet que afavoria la conservació del peix, tan a mar endins com una vegada arribat a terra per a la seva venda i distribució. L´any 1993 s'inaugurava el nou i modern edifici de la llotja al costat de l´anterior, dissenyat per a la venda automatitzada.

Tornem al port vilanoví. La platja o rada va funcionar com a port durant prop de dos segles. Altres poblacions de la costa també disposaven de platges habilitades semblants a la vilanovina: Sitges, Cambrils, Torredembarra o Salou, aquesta darrera convertida en punt d´embarcament dels prestigiosos aiguardents de Reus, fins el declivi en favor del port de Tarragona.

La importància del port de Vilanova i la Geltrú va anar minvant a mida que s´anaven desenvolupant i creixent els ports de Barcelona i de Tarragona. Josep Maria Freixa esmentà que arrel d´això marxaven les cases de comerç, desapareixien les exportacions directes a Amèrica i la inauguració de la línia del ferrocarril per Vilafranca del Penedès l´any 1865 desviava part del comerç vinícola cap el port de Barcelona. Com el mateix autor precisava: "No cabe duda de que si el Puerto hubiera existido en Villanueva un siglo atrás, habria sido en la segunda mitad del siglo XIX una de las principales ciudades de Cataluña. El tiempo perdido era difícil de recuperar, porque las rutas que antes convergían hacia la playa, habían encontrado otros caminos más fáciles y habian surgido nuevos intereses en la capital del Panadés y su comarca que se inclinaban a Barcelona por el camino del ferrocarril". [33]

La burgesia comercial i els armadors vilanovins aviat es plantejaren la possibilitat de construir un port amb iniciativa totalment privada i sense comptar amb l´ajuda del govern, tal com passaria amb la línia del ferrocarril.

Fou, precisament, l´empenta i entusiasme que despertaren l´empresa del ferrocarril les que aturaren durant molt de temps qualsevol iniciativa de construcció d´un port. Francesc de Papiol en les respostes al qüestionari de Zamora de l´any 1790 es referia a la zona de Sant Cristòfol com un indret adequat per a construir-hi un port: "en éste lugar es donde se entra muy a menudo el Mar casi naturalmente, y donde sin coste mayor se haria un famoso Puerto". Afegint: "dícese que un famoso comerciante dicho Feu, ofreció a sus costas, como se le cediesen los derechos por algunos años". En un altre moment parlarem dels Feu.

[33] Freixa (1959), p.239

Aquell mateix indret havia estat valorat com a possible lloc per ubicar-hi unes drassanes.

Al llarg del segle XIX es repetiren els intents d'aconseguir l'anhelat port. Per conèixer el detall d'aquells primers projectes de port i de far cal consultar el text de Jordi Ferrer i Pumareta *El traç del progrés.*

Es coneix un projecte de port artificial presentat l´any 1872 per l´empresa Grau y Compañia encapçalada pel vilanoví Magí de Grau.

Vindrien altres oportunitats. Com deia Casimir Martí "el de 1875 va ser el projecte que va mobilitzar més personalitats i va fer córrer més tinta". [34]

El projecte venia de la mà de l'enginyer Martí i l'Ajuntament nomenà una comissió i diverses subcomissions de seguiment, amb bona part de les persones notables de la població, entre ells Gumà i Ferran. L'obra es construiria amb pedres de la pedrera de Sant Cristòfol i la bocana estaria oberta cap a ponent. Les discussions al voltant de la conveniència d'una obra d'aquella envergadura, o de si era massa gran o massa petit, eren neutralitzats per persones com l'enginyer Lluch Rafecas amb sentències del tipus: "el puerto traería el ferrocarril y doblaría la población", o bé, "los puertos nacen y después crecen", en articles publicats al *Diario de Villanueva* el juny de 1875. Arrel de tot això, Josep Maria Freixa reblava: "El puerto no siguió adelante ni podia seguir adelante, cuando Gumá se ocupava en aquellos mismos días de otro proyecto no menos grande como era la construcción del ferrocarril, cuya concesión obtuvo en enero de 1877. Era el golpe de muerte para la construcción del puerto". [35]

Malgrat tot, el projecte encara faria camí, fins que –com deia Albert Virella–, en finalitzar la tercera carlinada i tornant a ser lliures i segurs els camins de terra, la idea del port quedà arraconada i s´aturà definitivament el projecte. [36]

Casimir Martí anotava que el projecte de port va tornar a aparèixer a la premsa local els estius de 1887 i 1889. A l'edició del *Diario de Villanueva* de 26 d'agost de 1887 s'informava de l'arribada de l'enginyer Antoni Martí i del contractista Pau Casadas, acompanyats d'un enginyer anglès representant de la casa encarregada de construir el port i un ferrocarril que enllacés amb el de Zaragoza passant per Vilafranca del Penedès i Igualada. A l'edició de 10 d'agost de 1889 es precisava que l'empresa britànica era John Best, i els impulsors l'enginyer Alexander Clark, l'agent financer i consoci de la constructora Mainwaring Dunstan i l'autor dels plànols del port Sr. Martí. Tots ells estigueren a Vilanova i la Geltrú el dia anterior estudiant el projecte de port i ferrocarril. Aquest darrer havia de sortir de Vilanova cap a Sant Pere de Ribes, Vilafranca del Penedès, Capellades, Igualada; i a Calaf havia d'enllaçar amb la línia del ferrocarril del Nord. D'aquell projecte no se'n va parlar mai més. [37]

---

[34] Martí (1997), pp. 150-151
[35] Freixa (1959), p.244
[36] Virella (1980), p.3
[37] Martí (1997), p.151

El 1905 era el Gremio de Mareantes que sol·licitava al Ministeri la construcció d´un port mercant.
En els primers anys del segle XX es contemplava la possibilitat de la construcció d'un port amb objectius militars i civils, tot i que el projecte aprovat posteriorment es limitava a les necessitats civils.
Un Informe de la Junta Facultativa de Ingenieros del Ejército datat a Madrid el 17 de març de 1914 parlava del projecte de port a Vilanova i la Geltrú, un port de importància comercial i militar projectat per l'enginyer de Camins, Canals i Ports José Cabestany. En cas de conflicte militar consideraven adequat disposar d'un important port de refugi i maniobra entre Barcelona i Tarragona.
No seria, però, fins el 30 d´agost de 1918 que el consell de ministres aprovava un projecte de port per a Vilanova i la Geltrú. En aquest fet, hi pesaren decididament les gestions del polític Bertran i Musitu.
L'ordre es publicava a *La Gaceta de Madrid* de 8 de setembre del mateix any. El document del Ministerio de Fomento. Dirección General de Obras Públicas constatava una quantitat pressupostada de 9.118.053, 11 pessetes.
Sembla que l'objectiu del projecte tenia ben present les desgràcies d'altres moments: "Considerando que deben acometerse cuanto antes estas obres, a fin de procurar algo de abrigo en la rada y evitar de repitan desastres, que al ser sorprendidos por el temporal barcos de pesca en la acantilada costa que corre entre los puertos de Barcelona y Tarragona, han dado lugar á sensibles pérdidas de vida entre los pescadores".
S'observava la construcció inicial d'un moll de 378 metres sota la direcció de l'enginyer José Cabestany.
Les obres s´iniciaren el mateix 1918. Aquell esboç de port que començava a materialitzar-se –conegut popularment com la "punta del moll"– ho feia amb pedres extretes del indret de Roques Altes a Sant Cristòfol, actual platja del Far. Amb vuitanta metres de llargada d'espigó ja construïts, les obres s'aturaren el 1924.
Després d'alguns intents infructuosos en temps del govern de la República per a continuar amb les obres, no seria fins el 1949 que l'alcalde de la ciutat Antonio Ferrer Pi i el ministre Fernández Ladreda es posarien d'acord per autoritzar la construcció del port. El juliol de 1946 el projecte ja formava part de la llista de futures obres de l'Estat amb la categoria de "puerto de refugio".
El maig de 1949 el consell de ministres aprovava un pressupost d'execució d'obres de 43,7 milions de pessetes. El *Villanueva y Geltrú* de 4 de juny publicava el text del decret pel qual "Se autoriza al Ministro de Obras Públicas para la ejecución por el sistema de las Obras de abrigo en el Puerto de Villanueva y Geltrú (Barcelona), con arreglo al proyecto modificado aprobado técnicamente por Orden ministerial de 27 de abril de 1948 [...]". El pressuport d'execució pujava a un total de 43.739.735,80 milions

de pessetes a pagar en set anualitats: 400.000 ptes. (1949), 3.500.000 ptes. (1950), 7.000.000 ptes. (1951), 8.000.000 ptes. (1952, 1953 i 1954) i 8.839.735,80 ptes. (1955).

El 9 de novembre del mateix any s'iniciaren les obres sota la direcció de l´enginyer Aurelio Isla, avançant simultàniament els espigons de llevant i de ponent. Les llargades de braça de les esculleres de llevant i de ponent eren de 700 i de 625 metres, respectivament.

Amb els anys, el projecte inicial hagué de ser corregit, tan per ampliar l'espai disponible com per minimitzar els problemes tècnics i operatius derivats de l'acumulació de sorra que reduïa el calat de les embarcacions. Les operacions de dragat de la bocana i el canal d'entrada foren una constant durant molts anys.

El tràfic comercial fou inaugurat el dia 11 de juny de 1954 amb l´arribada del pailebot Cala Portals provinent de Mallorca, per carregar 160 tones de ciment de les fàbriques cimenteres Griffi de Vilanova i Freixa dels Monjos amb destinació a Palma.

El 1955 el vaixell hidrogràfic Juan de la Cosa va confeccionar la primera carta nàutica del port.

L´activitat comercial del port vilanoví ha estat irregular al llarg dels anys, amb molts alts i baixos, i amb poca incidència en el moviment de mercaderies relacionades amb la indústria local, al marge del ciment. A les darreres dècades, les empreses operadores del port han millorat i incrementat els mitjans i la capacitat de moviments. Ho veurem més endavant.

Ens aturem uns instants per posar en valor un dels elements singulars de la façana marítima vilanovina com és l'antic far de senyalització que ha servit de guiatge a embarcacions de tota mena.

Si reculem en la història, un *Diccionario geográfico-universal* de 1834 s´acostava a la realitat del barri mariner de Vilanova i la Geltrú amb aquestes paraules: "ocupan dicho barrio muchos toneleros y pescadores; tiene establecidas fábricas de aguardiente, la cofradia de San Telmo y una torrecilla con un farol que se enciende por la noche para guia de los navegants". Un fanal que no era res més que una teiera que calia vetllar perquè es mantingués encesa.

Vilanova i la Geltrú fou incorporada al pla general d´enllumenat marítim de les costes de l´Estat aprovat per Reial Decret el 13 de setembre de 1847.

El 3 de gener de 1861 el gremi de Marejants en nom de "comerciantes, marinos y propietarios", sol·licitaren la construcció d´un far òptic. Segons article al *Villanueva y Geltrú* de 29 de febrer de 1964 les obres foren adjudicades el 1864 a Antoni Pons amb un pressupost de 102.447 rals.

En aquesta tasca comptaren amb les gestions del diputat a Corts pel districte Manuel Baldasano. Les obres s'allargaren entre 1865 i juny de 1866. El nou far de petroli, qualificat de cinquè ordre, s´inaugurava l´agost d´aquell mateix any. Fou construït

per Antoni Pons i la font de llum fixa blanca arribava fins les 9 milles i s´aixecava a 12,3 metres sobre el nivell del mar.
L´any 1903 s'aprovava i iniciava la construcció d´un nou far. L´obra –amb pedra blanca de la pedrera de la Mata– s´havia adjudicat al constructor Antoni Pascual Ventosa "Ferragats". Aquest far es posava en funcionament el 16 d'abril de 1905 després d´enderrocar l´anterior. Un far de tercer ordre de forma tronc-cònica amb una alçada de torre de 21 metres salvada amb una escala interior de 92 graons en espiral. Estava dotat d´un aparell òptic francès de la casa Cadióptica Chaude Brothers i un motor de combustió interna per cas d´avaria. La part òptica giratòria estava situada damunt de mercuri líquid per tal d´evitar els efectes de fricció de la rotació. Els tres llampecs periòdics de 8 segons arribaven a una distància de 31,5 milles, prop de 60 quilòmetres. Inicialment el far estava a càrrec del personal del desaparegut Ministeri de Marina, passant anys més tard a dependre del cos tècnic de senyals marítimes del Ministeri d´Obres Públiques.
Anys a venir, el far s'automatitzaria i es controlaria a distància, fent innecessària la feina i disponibilitat del faroner que vivia a l'edificació inferior.
Actualment, el recinte ocupa l'Espai Far, que acull el Museu del Mar de Vilanova i la Geltrú i el Museu de Curiositats Marineres Roig Toqués.
Entre les diferents activitats econòmiques que s'han desenvolupat al llarg de la història a l'interior del port vilanoví, més enllà de les tasques pesqueres o comercials, destaca per la seva singularitat la que durant prop de vint-i-cinc anys es va dedicar al desballestament de grans vaixells.
Va caldre actuar al fons sorrenc del port mitjançant operacions de dragat per fer possible un canal central que garantís la navegació de vaixells de gran calat fins l'àrea de desballestament.
Al port hi arribaven, en la seva darrera singladura, vaixells de banderes de països diversos , per ser convertits en ferralla. Espanya era deficitària en ferralla i disposava d'uns vint punts de desballestament. A Catalunya aquesta tasca es feia als ports de Barcelona i de Vilanova. Una activitat laboral en condicions molt precàries i que utilitzava ma d´obra barata i poc qualificada.
Tot s'inicià el 1963 amb la instal·lació al port de Vilanova i la Geltrú de l'empresa Salvamento y Demolición Naval, constituïda un any abans i dedicada al desballestament de vaixells que havien arribat al final de la seva vida per recuperar i comercialitzar el ferro i altres materials. Anteriorment, l'empresa propietat de l'empresari valencià Federico Suárez Pontvianne havia estat operativa al port de Barcelona.
Inicià la seva activitat al moll de llevant sota el nom de Desguaces Suárez amb una plantilla de 25-30 treballadors i, arribaria fins els 93 operaris al final de la seva trajectòria el 1987. En aquest període es van desballestar més de cent vaixells.

Sovint, per les operacions d'entrada a port i amarratge calia l'assistència de vaixells remolcadors vinguts de fora.
Bona part dels vaixells destinats a Vilanova eren mercants i, molt especialment, embarcacions destinades al transport de petrolis i altres hidrocarburs, olis o grans. Per aquesta raó s'exigia una feina prèvia de neteja i desgasificació de tancs i dipòsits amb el corresponent certificat. Els olis de la zona de màquines i altres equips eren bombejats i recuperats per evitar vessaments al mar. Les instal·lacions disposaven de grans grues de suport, a més d'oxigen líquid, acetilè i aire per tallar el ferro.
El 10 de febrer de 1963 l´empresa encetava l´activitat amb l´arribada a port del petrolier noruec, matriculat a Hamburg, K.J. Knudsen per ser desballestat. Segons dades aportades pel diari local *Villanueva y Geltrú* , en la seva edició de 16 de febrer de 1963, es tractava d'un vaixell de 12.000 tones, 167 metres d´eslora, 26 de mànega i 14 de puntal, que aixecà gran expectació i curiositat entre la població, poc acostumada a embarcacions d´aquelles dimensions.
El 1968 arribaria el Ciudad de Palma, primer vaixell de passatgers. Va tancar la llista el Jantar, un pesquer oceànic soviètic. Durant els anys de la dictadura franquista era freqüent de veure el símbol proscrit de la falç i el martell ornamentant les grans xemeneies d'algunes embarcacions originàries de la Unió Soviètica. Símbols i tota mena de mobiliari fou aprofitat per particulars i empreses de la vila.
L'empresa de desballestament tancà portes l´any 1987. Algunes de les causes que provocaren el final de l'activitat les exposava Josep F. Huguet al *Diari de Vilanova* de 25 d'agost de 1995. Parlava de la davallada de preus del ferro vell d'origen naval davant la competència de les indústries similars dels països asiàtics. També s´esmentava la manca d´oferta de vaixells per desballestar, la crisi general del sector o la poca aprovació social que tenia una activitat tradicionalment bruta i contaminant com aquella.
Les peces tallades a l'engròs eren transportades en camions fins una superfície propera a la fàbrica IMSA, on es trossejaven i es feia un primer tractament de la ferralla. Les planxes de ferro eren enviades a dues foneries de Sant Andreu de la Barca i a diverses siderúrgies de Zaragoza i del nord de la Península.
L'empresa disposava d'un *broker* a Holanda que tramitava la compra dels vaixells.
Després de la suspensió de pagaments se'n va fer càrrec un dels creditors, l'empresari valencià del sector Ricardo Miramola. Després d'un acord entre aquest darrer i el primer propietari, Federico Suárez tornaria a la gerència. Als darrers anys es desballestava un vaixell en uns tres mesos.
En sentit contrari al desballestament de grans vaixells, el port vilanoví ha acollit durant molts anys l'empresa Astilleros Morató, dedicada a la construcció de vaixells de fusta i fibra. El 1978 aquesta empresa ocupava 19 treballadors.
Continuem amb altres activitats singulars del port vilanoví. A la part posterior del

Pòsit Vell de pescadors –al carrer de Carlets– va existir durant molts anys una activitat artesanal ben singular relacionada amb el món de la pesca. L'espai era conegut per "el tint", perquè fins a finals dels anys setanta del segle XX allà s'hi tenyien les xarxes de pesca.

Les xarxes de pesca de cotó patien un continuat desgast per l´ús, la humitat i la salabror, que els feia perdre resistència i durabilitat. Per tant, calia tenyir-les sovint de color fosc amb una base de ruscle o escorça de tronc de pi i quitrà. Aquesta mateixa escorça també s'utilitzava per tenyir roba o pells a les adoberies.

Per les barques de llum, aquell color feia dins l'aigua les xarxes menys visibles als peixos que no pas el blanc original del cotó. En el cas de les xarxes més llargues de les barques de llum la feina es podia allargar dues setmanes. El teixit de les xarxes recuperava la resistència, consistència i protecció contra el deteriorament. Del procés de "el tint" en donava detalls un article publicat a la revista *La Nostra Mar* de juny de 2000. Les xarxes tradicionals, de cotó o cànem, eren submergides en uns safareigs o tines on es tenyien en un bany de rusc i brea -subproducte del quitrà-, resultant una substància viscosa i densa d'un vermell sang tirant a negre obtinguda per destil·lació de la fusta. El ruscle o escorça de pi s'havien bullit en aigua dins de les calderes o forns, encesos tota la nit. Calderes i tines estaven disposades en forma de vasos comunicants. Una part de l'escorça de pi venia de Bonastre, Albinyana i el Montmell, on hi havia diversos especialistes –els escorçadors– que amb eines específiques es dedicaven a aquesta activitat. També enviaven el ruscle a les fàbriques de tint de Igualada.

A la dècada dels anys quaranta el combustible utilitzat era gasoli, amb un compressor que feia de bufador.

Abans que el Pòsit de Pescadors, aquest era un servei ofert per particulars. L'operació de tenyit la feien les propis mariners. Aquest era un servei que també es donava a les barques de Sitges o Calafell. Mentre durava la feina, la tasca era coordinada pel patró de l'embarcació i la seva tripulació. L'únic empleat era el responsable dels forns que preparava la mescla.

Els dissabtes i diumenges dos homes de la Confraria encenien i apagaven les calderes per escalfar l'aigua i bullir-la i tirar sacs de ruscle de fusta de pi.

La instal·lació disposava de les calderes de coure o aram d'uns 1.000 litres de capacitat. Cada caldera consumia al voltant de 120 quilos d'escorça. Acabada l'operació, una filera de mariners transportaven la xarxa molla per estendre-les a la sorra o al passeig per assecar-les. Aquesta operació s'havia de fer diverses vegades a l'any.

Aquesta activitat desapareixeria amb els materials sintètics i els "arts de plàstic", de perló o niló, amb més resistència i que no s'havien de tenyir.

Els anys vuitanta el port va consolidar-se com una infraestructura de primer nivell.

Comercialment s'exportaven barres d'acer i fusta, tot que les gestions duaneres calia fer-les a Barcelona. El 1980 el port passava a dependre de la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat de Catalunya.
El 1989 s'inaugurava la línia de passatgers Vilanova i la Geltrú-Alcúdia-Ciutadella. També es reformaria i ampliaria el Club Nàutic, es construiria un nova fàbrica de gel de la Confraria de Pescadors, o el 1989 s'inauguraria un escar per la reparació i manteniment d'embarcacions.
Avui, el port de Vilanova i la Geltrú –depenent de la Generalitat de Catalunya– continua combinant les activitats nàutica, pesquera i comercial. Vaixells mercants fan operacions de càrrega i descàrrega de diferents productes no relacionats amb les indústries locals.
El 2017 operaren 60 vaixells que carregaren 194.044 tones de mercaderies –especialment ferro, ciment i sal–, i descarregaren 32.757 t de productes químics i siderúrgics. Per tant, el volum total de les mercaderies va arribar a les 226.801 t, un 22% superior a l'exercici 2016.
Alhora, el port de Vilanova i la Geltrú acull actualment 66 embarcacions de pesca de diferents modalitats amb un volum de captures que el 2017 era de 3.369 t.
Per la seva part, cal tenir en consideració els 1.089 amarradors del sector nàutic. [38]

5.2 Camins i carreteres

Ens centrarem especialment en la xarxa comunicativa de camins, carreteres i via marítima, deixant per un altre capítol el ferrocarril.
El desenvolupament de les comunicacions terrestres al nostre país pot considerar-se tardà. Les millores fonamentals en camins i carreteres es dugueren a terme en el període de 1757 a 1788, durant el regnat de Carles III. Des de temps pretèrits els catalans desenvoluparen d´una manera més efectiva el transport i les comunicacions marítimes, fossin amb finalitats militars o comercials.
Com indicava Pierre Vilar: "De Cadaqués i el Port de la Selva, a Vilanova i àdhuc als Alfacs i a Tortosa, es de l´Edat mitjana al segle XIX, hom ha preferit sempre el transport marítim al transport terrestre".
Quan el declivi de les comunicacions marítimes, aquestes foren rellevades a la segona meitat del segle XIX per l'efervescència del ferrocarril que relegaren la convenient i necessària renovació i desenvolupament de la xarxa de camins i carreteres.
Fins el primer terç de segle XIX no hi hagué un interès notable per part de les institucions per l´obertura i renovació de les comunicacions terrestres. Un fet que de ben segur no facilitaren els conflictes militars, primer, i els avalots entre carlins i

[38] Dades de l'Anuari Estadístic 2017 disponible a la web www.ports.gencat.cat

liberals, després. Com ha posat de manifest Pere Pascual, les iniciatives en aquest sentit són aïllades i impulsades per aquells municipis o comarques que tenien un comerç important o un moviment manufacturer que exigia de sortides fluides i eficients. Dins la primera meitat de segle aparegueren les primeres obres viàries assumides per la Diputació de Barcelona. [39]

Vinculada a la Diputació, el 1848 es constituïa la Junta de Carreteres de Catalunya. Per aquella època Madoz indicava que a Vilanova i la Geltrú "los caminos son carreteros, locales y medianos".

La situació natural de Vilanova, tancada per les muntanyes pre-litorals i pel Massís de Garraf ha dificultat històricament el seu sistema comunicatiu. Una realitat ben diferent a la de Vilafranca del Penedès per on, històricament, havien transitat els principals fluxos de població entre nord i sud, i viceversa. Contràriament, Vilanova s'havia vist tancada i aïllada per terra, amb una fàcil sortida al mar, elements que sens dubte havien contribuït al seu caràcter tradicionalment aïllacionista. [40]

Les dificultats de trànsit de persones i mercaderies eren indicades per Francesc Papiol el 1790: "El mayor estorbo para el adelantamiento del Comercio es que no hay buenas Carreteras para el transporte de géneros, mayormente del Panadés". [41]

Altres valoracions més optimistes precisaven que la precarietat de les comunicacions terrestres evitaren conflictes i ocupacions, preservaren la pau i forçaren l'aposta per la via marítima.

Josep Mª Freixa argumentava al *Villanueva y Geltrú* de 26 de juny de 1954 que la ciutat havia de trobar solució al col·lapse comunicatiu: "Ya no hay comarcas naturales ni zonas de privilegio. Los medios artificiales de comunicación borran todas las distancias, y la ambición de Villanueva puede llegar a lo más alto. Hay que buscar soluciones nuevas a los nuevos problemas, hay que inventar y adivinar, hay que arriesgarse".

L´evolució de les comunicacions ferroviàries condicionaren la situació comunicativa de Vilanova. La inauguració de la línia del ferrocarril per Vilafranca del Penedès el 1865 contribuí a l´ofec de la ciutat costanera. L'arribada del ferrocarril el 1881 suposà el canvi de inflexió que modificà substancialment la sort dels vilanovins.

De totes les comunicacions terrestres, la més estratègica per Vilanova i la Geltrú era la que la connectava amb Vilafranca del Penedès. La platja de Vilanova era la sortida natural de bona part dels vins i aiguardents del Penedès interior.

---

[39] Pere Pascual constatava que entre els anys 1814 i el 1847 a la província de Barcelona unicament s´havíen construït sis carreteres, entre les que calia esmentar les de Vilanova a Vilafranca de disset quilòmetres i la de Sitges a Canyelles de dotze (Pascual 1991, p.249)

[40] Un *Diccionario Geográfico Universal* editat el 1834 posava de relleu el següent aspecte relacionat amb Vilanova i la Geltrú: "no se hallará estraño que en elos siglos anteriores se haya constituido como aislada en medio de una provincia populosa, sin cómodos caminos que facilitasen las comunicaciones, por considerarlos nocivos a sus ideas de retiro". Cridem l´atenció sobre les darreres paraules del cronista.

[41] Papiol (1790), p.71

Com passaria anys a venir amb la línia del ferrocarril entre Barcelona i Vilanova, la carretera de Vilafranca a Vilanova seria testimoni de diversos projectes i les conseqüents modificacions.

A mitjans del segle XVIII es plantejava el condicionament del camí per tal de fer-lo apte pel tràfic. L´antic camí carreter datava de 1759 i es trobava en un estat impracticable i, el que era més greu, dificultava en gran manera el comerç entre les terres del interior i la costa. La sortida al mar dels vins del Penedès per Vilanova exigia una comunicació directa i en condicions. Com va posar de manifest Josep Mª. Freixa, citant fonts d'arxiu, el cost de portar una pipa d´aiguardent de Vilafranca al port de Vilanova era superior al de portar-lo de la pròpia Vilanova a Bordeus. [42]

Jaume Caresmar el 1780 parlava dels orígens del camí carreter i es mostrava prou explícit en relació al seu estat de manteniment:

> Los toneleros que abundan en Villanueva, de modo que pueden fabricar cien pipas diariamente, lo cual procede de estar el comercio en el mayor aumento y honor, que les proporciona la calidad y abundancia de los vinos y el ser el paradero adonde vienen los aguardientes del Panadés, bien que su acarreo no es ahora tan fácil como antes, por hallarse casi intransitable la carretera desde Villafranca a Villanueva. Esta carretera fue abierta y fabricada en el año 1759, conociéndose su mucha utilidad para todo el Panadés y para la marina, pero desde entonces no se ha reparado ni cuidado más de su conservación". [43]

Molt a finals de segle XVIII, coincidint amb l'increment del tràfic de mercaderies, els ajuntaments d'ambdues ciutats afrontaren el problema. A les darreries del segle XVIII es constituí una primera comissió bilateral per estudiar els detalls del projecte. El vilafranquí Manuel Barba propugnava la carretera de Igualada a Vilanova per Vilafranca per facilitar la sortida al mar dels cereals de la Segarra i vins i aiguardents del Penedès. Igualment serviria pel transport de fusta, palla, grans, llegums i paper d'Igualada cap a Vilanova i Sitges.

Pel mateix autor, la nova carretera permetria reduir a la meitat el cost del transport. El transport de cada pipa de vi o d'aiguardent passaria de costar 30 rals a 14, i el d'una carretada de fusta de 30 a 15 rals. [44]

Per aquella empresa demanaren el suport del vilanoví Antoni Bonaventura Gassó, secretari de la Junta de Comerç de Barcelona i home d'àmplies influències.

Els vilafranquins no estaven menys preocupats per aquell problema, com precisava Manuel Barba: "El comercio de aguardiente se atrasa por el mal camino que hay de Villafranca a Villanueva que, siendo ahora de tres leguas, se podria hacer de dos, no

---

[42] "El camino que desde Vilafranca se dirigía a Villanueva construido en 1759 contribuyó a la prosperidad de Villanueva, pero era un camino casi impracticable que encarecia el transporte del aguardiente, maderas, granos, paja, algarrobas, pipas, sal, legumbres, verduras, yeso y pesca salada" (Freixa 1959, p.241)

[43] Caresmar (1780), p.366

[44] Arnabat (2006), pp .215-217

se perderian tantos animales y carros y disminuirian casi por mitad el coste de la conducción. Este camino podria costearse con un modico derecho sobre los licores que se embarcan en Villanueva, que podria cobrar el comisionista del fabricante, éste lo rebaxaría del precio del vino que compraria al cosechero, y todos quedarian indemnizados con ventaja de lo que adelantasen". [45]

Una de les propostes que es contemplaven preveia finançar la carretera amb els impostos que Vilanova i la Geltrú pagava al port de Tarragona. Cal no perdre de vista que en aquelles dates –i a conseqüència del decret de Nova Planta– Vilanova i la Geltrú havia passat a formar part del Corregimiento de Tarragona.

També es ben significatiu el testimoni de Francesc Papiol a les acaballes del XVIII: "Sería de la mayor utilidad para Pueblo el hacerse unas buenas y permanentes carreteras hasta el Panadés principalmente, ya que son en el día casi intransitables con que se facilitaría el transporte de Maderas, Vinos, licores, granos y demás géneros [...] Se podría también poner un impuesto por cada pipa de aguardiente que se embarcase (como tienen en Reus para la conservación de su Carretera hasta Salou, pagando media peseta por pipa) ya que su carreteo es lo que más hecha a perder los Caminos". [46]

L'Arxiu Comarcal del Garraf disposa de correspondència relativa a l'habilitació de la carretera entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès quan es constituí l'esmentada Junta de seguiment, de la que en formaven part el corregidor de Vilafranca Pau Ràfols, en qualitat de president, i Manuel Barba en representació de Vilafranca del Penedès; així com Josep Sullivan –de la fàbrica de indianes– i Ceferí Ferret per part vilanovina. Els acords preveien que la Junta també disposaria de secretari, tresorer i comptador en cadascuna de les dues viles. La comissió es centraria en avaluar els valors dels drets de pas que contribuirien a sufragar la nova carretera i que es farien efectius a la duana del port vilanoví.

Els drets aprovats per la Junta el 1802 foren els següents. Per exportació: 2 rals de billó per una càrrega d´aiguardent, 4 Rs. per una bala de paper o 2/4 Rs. per una pipa buida. En el cas de productes de importació les càrregues imposades eren: 8 Rs. per un casc d´arengada, 2 Rs. per un quintar de bacallà; 2/4 Rs. per una botada de castanyer, una quartera de grans, un quintar de garrofes o bé dues canes de fusta de roure; 2 Rs. per 80 cèrcols de ferro per les bótes i 3 Rs. per una faneca de sal.

Des de l'òptica vilafranquina es contemplaven diverses alternatives: "la comunicación puede ser con la playa del Vendrell, Sitges y Villanueva por ser ésta última la más inmediata, se dirigieron a ella los carriles que se abrieron cuarenta años ha por una cañada que da paso entre los montes intermedios". Com deien, el camí "se ha hecho

[45] Barba (1789), p.75
[46] Papiol (1790), p.76

intransitable por su mala construcción, dirección y abandono" i que justificava la seva construcció en virtut de les necessitats de comerç. [47]

En relació a l'estudi de temps i costos entre ambdues ciutats, s'advertia que el 1804 tres mules i un carro feien un viatge diari portant només una pipa. Es valorava que amb el camí renovat, tres mules i un carro podrien dur dues pipes i farien tres viatges, o fins i tot quatre, en dos dies. Un anàlisi acurat de les despeses de transport posaven al descobert els beneficis que la nova carretera aportaria al comerç. [48]

El mecanisme de finançament de l'obra passaria "por establecer un portazgo en el camino de Villafranca a la playa de Vilanova, para poder servir de hipoteca para abrir un emprestito y proporcionar fondos para la construcción del camino indicado".

El 2 de març de 1817 es mesurava oficialment la distància entre Vilanova i Vilafranca. Es comptabilitzaren 4.697 canes catalanes entre Vilanova i Canyelles, i 5.685 canes de Canyelles a Vilafranca.

Un altre dels impulsors del camí interior fou Marià de Rubinat i Papiol, alcalde el 1814 i diputat a Corts el 1821. Havia estat comissionat per l'Ajuntament per gestionar a Madrid "la habilitación de Puerto y Aduana de esta Villa para entrada y salida de generos nacionales y extranjeros; facultándoles también para que esta Villa quede libre y exonerada del pago de derechos por razón del Puerto de Tarragona" i la "habilitación y recomposición de carreteras, calsadas y demás obras de ornato en beneficio de la Población". El 1822, essent diputat, es permeté l'obertura de la carretera de Vilanova a Igualada finançada amb els impostos pagats al port de Tarragona. [49]

A la meitat dels anys trenta la carretera amb Vilafranca s'havia adequat i millorat, abandonant definitivament l'opció de les Costes de Garraf per anar a Barcelona.

L'obra es donava per acabada al voltant de 1845. Certament, la carretera entre Vilanova i Vilafranca era la més important des del punt de vista econòmic pel trànsit dels vins i aiguardents del Penedès interior cap a la platja. Però hi havia altres vies terrestres prou significatives, com la de Vilanova cap a Sitges i Barcelona.

La carretera que havia d'enllaçar des del riu Llobregat fins el Vendrell per les Costes de Garraf fou projectada el 1860. El *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 19

---

[47] "Villanueva está a 5 leguas S.O. de Barcelona, sobre la costa del mar y a 2 leguas S. de Vilafranca en un llano que no tiene sino viñas y algunas huertas con noria, ésta villa se ha echo en poco tiempo de las más ricas y comerciantes de Cataluña y dicho camino ha sido en gran parte el orígen de su propiedad, pues ni Sitges ni Vendrell con las mismas proporciones del mar han tenido igual aumento. Se proveye ésta villa de paja, madera, yeso y algunas porciones de trigo del Penedès y és el almacén de granos, legumbres y algarrobos, pescado salado que proveye a Vilafranca" (ACG, Doc.1897. Any 1804)

[48] Enumerem a continuació les diferències del cost de conducció que representava el camí vell i la nova carretera: per 4.500 pipes d´aiguardent es passaria de 135.000 a 67.500 rals de billó, per 400 carretades de fusta de 12.000 a 6.000 Rs., per 100 quintars o 800 carretades de palla de 24.000 a 12.000 Rs., per 6.000 quintars o 400 carretades de guix de 12.000 a 6.000 Rs. o per 500 carretades de verdures de 15.000 a 7.500 Rs.

[49] Toscas (1999), p.64

de gener de 1860 es feia ressò dels plànols del projecte presentats pels Srs. Nerly i Rogers. El cronista el qualificava com un "bellísimo trabajo tipográfico".
Fins aleshores, per anar de Vilanova a Barcelona resultava més fiable i segur anar per Vilafranca del Penedès i el port d'Ordal. El camí per les muntanyes de Garraf resultava intransitable i ple d'amenaces de bandolerisme. Com indicava Francesc Papiol el 1790: "de la capital (Barcelona) dista 9 horas pasando por el atajo y escabroso camino de las Costas de Garraf, y por la Carretera 12 horas".
A partir de 1865 els vilanovins podien anar fins a Vilafranca en carruatge o diligència i allà agafar el tren fins a Barcelona.
Hi havia un primer projecte de carretera per les costes de Garraf originari de 1820 i recuperat el 1834 que no fructificaren. L'aprovació del projecte definitiu no arribaria fins el 1864. Un primer tram de carretera entre Sant Boi i Castelldefels fou adjudicat en subhasta pel Ministeri de Foment el 25 de maig d'aquell any.
La Diputació Provincial de Barcelona va anar impulsant la construcció de nous trams. En determinat moment, al tram entre Vilanova i la Geltrú i Sitges, iniciat el 1862, s'hi destinaren a les obres molts obrers desocupats, afectats per les aturades intermitents de les fàbriques cotoneres.
Per tant, foren els ajuntaments qui realment impulsaren la construcció d'aquella via. Seguint les notícies del *Diario de Villanueva y Geltrú* la carretera entre Vilanova i Sitges s´obrí el 26 de febrer de 1879. El tram de les costes de Garraf entre Barcelona i Sitges no seria una realitat fins el desembre de 1880.
Abans de la nova carretera, l'antic camí sortia de Vilanova pel portal de Sitges cap a Vilanoveta, i d´allà remuntava cap a les immediacions de Mas Pasqualí. El camí davallava cap a Can Girona per la temuda baixada de Sant Agustí, abans de travessar la riera de Begues a tocar de Can Panxampla, on el 1879 es construí el pont del mateix nom.
Per la banda de ponent, el tram de carretera entre Vilanova i la Geltrú i Cubelles s'obrí definitivament el 5 de setembre de 1884.
Una altra carretera important fou la que uniria Vilanova amb Castellet i l'Arboç del Penedès. Una obra envoltada de conflictes. La resolució d'urbanització es va fer esperar amb no poques sol·licituds i projectes. Finalment, les obres s'iniciaren el 17 de febrer de 1886. En aquesta obra també hi contribuïren molts obrers en atur de les fàbriques cotoneres vilanovines. El vial es va inaugurar el 1907.
De temps pretèrits –com havia recollit Joan Virella– per anar de Vilanova a l'Arboç s'havia utilitzat un vial que sortia dels Sis Camins cap a Mas Palau, Corral del Tort i Corral d´en Cona. Passant el riu Foix es pujava cap a Trenca Roques i d'allà s'arribava a Clariana. Un altre vial passava dels Sis Camins cap a Mas Roquer i Mas Ricart, i del peu de la Talaia es baixava a Rocacrespa. Una alternativa més costeruda pujava pel Mas de l´Artís, el Coll de les Palmeres i el Fondo de la Bovera, fins a

Torrelletes.
El 1969 tingué lloc l'arranjament integral de la carretera, suavitzant i eliminant revolts que afectaren, entre altres elements, el vell molí hidràulic de can Cucurella prop de Rocacrespa.
D'altra banda, la carretera entre Vilanova i la Geltrú i Sant Pere de Ribes quedà oberta el 1891. En la seva construcció també hi contribuïren treballadors en atur. L'element més singular del vial és el pont de la Palanca sobre la riera de Begues, a tocar de Sota-ribes. El pont fou sufragat pel diputat Josep A. Ferrer-Vidal i Soler, fill de l'industrial vilanoví Josep Ferrer i Vidal.
Fem un darrer apunt en relació al transport marítim de viatgers entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona. Hem anotat els perills per assalt de bandolers i atacs de guerrillers que assetjaven carruatges i diligències que passaven per les costes de Garraf. Per evitar-ho, i estalviar-se el tomb per Vilafranca, i després en tren (a partir de 1865) o per l'Ordal, la única alternativa era la marítima. Però, sovint, les línies de transport marítim havien de suspendre el servei per manca de viatgers.
El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 8 de gener de 1860 informava: "No deja de llamar la atención la escasez del número de personas de ésta villa que viajan en la actualidad. Los vapores de la línea de Barcelona a Tarragona, dejan de hacer escala la mayor parte de sus viajes por falta de pasajeros".
Vilanova fou punt d´escala en la ruta de cabotatge entre Barcelona i Tarragona entre els anys 1857 i 1864. Les interrupcions del servei de ferrocarril per Vilafranca a causa de les guerres carlines, provocaren que el març de 1873 la premsa vilanovina demanés una línia de vapors entre Barcelona i Tarragona amb escales a Vilanova i Sitges. Després de les carlinades, l'octubre de 1875 es suspenia el servei. La decadència definitiva del transport marítim de passatgers arribà el 1881 amb el ferrocarril.
Tanquem el capítol amb un breu esment a l'evolució d'una altra mena de comunicacions. A Vilanova i la Geltrú el primer telègraf s´inaugurava el 2 de març de 1872, després d'unes primeres proves realitzades el mes anterior. La centraleta es trobava localitzada a l'edifici de l´Ajuntament. Segons Josep Maria Freixa, la concessió del telègraf es devia a la influència de Victor Balaguer, aleshores Director General de Comunicacions. Una Reial Ordre de 17 d´agost de 1871 determinava la instal·lació de les estacions telegràfiques de Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Igualada i Sitges. Durant les guerres carlines es repetiren les accions de sabotatge per interrompre el servei.
Al Penedès interior existí una línia de telegrafia òptica de comunicació per senyals d'acord al codi de Chappe, i de la que encara en resten vestigis de les torres del telègraf al port de l'Ordal o a la zona de Coma-ruga.
En relació al telèfon, la primera estació telefònica de Vilanova i la Geltrú s'instal·là

el 16 de desembre de 1895 als baixos de la casa de Manuel Olivella i Samà, cal Xicarró, a la Plaça de la Vila. Aquella primera instal·lació era propietat de la Red Telefónica Interurbana del N.E. de España.
El 13 d'octubre de 1894 el *Diario de Villanueva y Geltrú* donava notícia del projecte de línia telefònica entre Barcelona, Tarragona i Reus. Com deia el diari local, la instal·lació de l'estació telefònica estaria condicionada a la subscripció d'abonats.
El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 31 de maig de 1904 informava: "[...] el señor alcalde [Milà i Batlle] está haciendo activas gestiones para lograr que dentro el más breve plazo posible sea un hecho el establecimiento en nuestra villa, de una red telefónica urbana que enlazada con la interurbana, pueda poner en comunicación directa a las fábricas, industrias y demas establecimientos con los abonados de la capital".El setembre de 1913 al local del Foment es feia una reunió per tractar de la xarxa telefònica entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès, i la comunicació amb poblacions veïnes. L'abril de 1914 tenia lloc la inauguració de la xarxa telefònica urbana, que havia estat una iniciativa del Foment del Treball. Inicialment hi havia 71 abonats i la centraleta es trobava a la planta baixa entresol de la casa Carreras del carrer Sant Gervasi, cantonada Cervantes.

5.3 La línia del ferrocarril

A mida que la industrialització de Vilanova i la Geltrú avançava de bracet del segle XIX, cada cop eren més les veus que demanaven mitjans de comunicació aptes i adequats a les necessitats del moment.
Amb uns camins i carreteres del tot deficients i un Massís de Garraf que feia de tap, la població s'havia obert al món a través de la mar. Com hem vist, el mar va oferir molt aviat opcions de comerç i desenvolupament impensables per la via terrestre.
Part d'aquell important comerç estava condicionat per la carretera que unia Vilanova i la Geltrú amb Vilafranca del Penedès i tot el Penedès interior, per on arribaven una part important de vins i aiguardents que eren exportats des de la platja vilanovina.
El interès mutu va contribuir a prioritzar la millora d'aquella infraestructura determinant per l'economia de la zona. Aviat, però, es va començar a pensar en alternatives més sòlides com la que oferia el ferrocarril. D'ençà de la primera línia peninsular entre Barcelona i Mataró, la xarxa ferroviària a Catalunya havia anat creixent. La desitjada línia d'enllaç entre Vilanova i la Geltrú i la capital catalana oferia dos inconvenients notables. D'una banda les dificultats tècniques de fer passar el tren a través del Massís del Garraf que, a més, s'abocava directament sobre la Mediterrània amb importants penya-segats. D'altra banda, la poca determinació per

part dels governants de l'època a destinar recursos econòmics i finançar una obra, a priori, plena de dificultats. El neguiteig dels vilanovins anava a l'alça veient com prosperaven molts enllaços ferroviaris arreu del territori.
El punt culminant tingué lloc el dia que es va conèixer l'autorització i suport de l'Estat per construir el ferrocarril de Barcelona a Tarragona passant per Vilafranca del Penedès.
La població veïna no únicament havia guanyat aquella cursa fratricida, sinó que en disposar d'accés directe al port de Barcelona, una part important del comerç vinícola que abans es feia per la platja de Vilanova ara es desviaria directament cap a la capital on s'embarcaria cap a l'Europa Atlàntica o les colònies de ultramar. D'aquesta acció també se'n ressentiren les fassines d'aiguardent o, molt especialment, tallers de boters.
Però Vilanova i la Geltrú continuaria insistint i la perseverança donaria els seus fruits, amb l'esforç de molts vilanovins de tota condició, molta èpica i la figura determinant de Francesc Gumà i Ferran.
De molt aviat, els industrials i governants de la ciutat feren pressió per aconseguit el desitjat mitjà de transport que abaratiria l'entrada de matèries primeres i la sortida de productes acabats.
Certament, sense el ferrocarril Vilanova s'havia industrialitzat aixecant importants fàbriques de fils i teixits de cotó, a més d'altres activitats complementàries.
Però sense el ferrocarril la ciutat corria el risc de perdre competitivitat i essent víctima de la regressió econòmica. I així ho entengueren diversos prohoms de l'època.
Amb perspectiva històrica, sabem positivament, que l'empresa italiana Pirelli mai s'hauria instal·lat a Vilanova i la Geltrú el 1902 sense el ferrocarril.
Com veurem, el ferrocarril arribà en un moment en que la indústria tèxtil estava molt consolidada i, tot just després, paradoxes de la vida, la ciutat entrà en un accelerat procés de decadència per causes diverses: crisi financera, la plaga de la fil·loxera que delmà les vinyes, la inestabilitat dels mercats colonials, els moviments obrers ...
Però, tornem al començament. La Llei General de Ferrocarrils de 1855 va generar una considerable aportació de recursos públics que permeté una important expansió d'aquest mitjà de transport.
Posteriorment, i després de la revolució liberal de 1868, una nova llei ferroviària de 1870 va facilitar la construcció d'altres línies i enllaços.
Les primeres línies plantejades s'orientaven a afavorir l'activitat econòmica, en paral·lel al desenvolupament industrial i, molt especialment, donaven suport a companyies estrangeres pel transport de carbó o per l'accés a explotacions mineres.
A partir del primer ferrocarril de Mataró de 1848, una infraestructura tardana en relació a Europa, els projectes s'anaren multiplicant, amb més dosi de sentiment i orgull que de necessitat o eficiència.
Com hem dit, el 1881 Vilanova i la Geltrú tenia una part de la feina feta. Una

indústria considerable, estava resolt l'abastament d'aigua potable, es produïa i canalitzava gas per enllumenat, capitals comercials disponibles, un urbanisme desenvolupat ..., i el carbó i altres mercaderies es movien per mar.
Pels vilanovins el ferrocarril havia passat de ser un desig a convertir-se en una necessitat. En depenia el desenvolupament present i futur.
Bé prou s'adonaren els vilanovins aquell 25 de maig de 1861 quan, en paraules manllevades del dietari personal de Jaume Carbonell: "a la una de la noche llegó la noticia o Real Decreto en Villafranca de la concesión del ferrocarril".
Però tornem una mica enrere. El ferrocarril fou tal vegada un dels avenços més rellevants del segle XIX en el camp de les comunicacions i els transports. Un invent que va anar de bracet de la màquina de vapor i que en paraules de l´escriptor i premi Nobel suec Harry Martinson (1904-1978) es podia contemplar com el primer invent veritablement "democràtic", doncs es evident que abans de l´era del vapor el viatjar no estava a l´abast de qualsevol. El pare del ferrocarril fou George Stephenson. L´any 1826 s'inaugurava la primera línia de ferrocarril públic del món. Era la que unia els seixanta quilòmetres entre la població d´Stockton i el port de Darlington a Anglaterra. Quatre anys més tard entraria en funcionament el ferrocarril entre Manchester i Liverpool, dues de les viles més industrials d´aquell país.
La línia de Barcelona a Mataró fou inaugurada el 28 d´octubre de 1848 impulsada per l´*americano* mataroní Miquel Biada i Bunyol. El govern atorgà la concessió del projecte el 23 d´agost de 1843 i la construcció del projecte anà a càrrec d´una empresa britànica. Era, evidentment, la primera línia de la Península, però no pas la primera de l´Estat. El novembre de 1837 entrà en servei pel transport de sucre i altres mercaderies la línia de l´Havana i Güines a la illa de Cuba, aleshores sota sobirania de l´Estat espanyol. Un projecte que tan Miquel Biada com el vilanoví Francesc Gumà i Ferran havien seguit amb atenció. Entre els seus impulsors també s'hi trobava el fill de Vilanova i la Geltrú. Salvador Samà, primer Marquès de Marianao.
El febrer 1851 s´inaugurava la línia d´Aranjuez a Madrid. L´any 1854 s´establia la línia del Ferrocarril del centre de Barcelona a Martorell i que inicialment només arribava fins a Molins de Rei. Arribaria a Martorell el 1859.
L´any 1855 la Llei General d´Ordenació de Ferrocarrils liberalitzava el desenvolupament del ferrocarril i modificava dràsticament les anteriors normatives de caràcter restrictiu. El propi sistema financer dissenyat en aquells moments mostrava una decidida preferència pel ferrocarril, afavorint decrets d´expropiació i donant facilitats per constituir companyies ferroviàries.
El 1854 s´inaugurava la línia del Ferrocarril del nord, de Barcelona fins a Granollers i que el 1862 continuaria cap a Girona. En pocs anys anaren proliferant altres línies arreu del territori.
Així mateix s´entrà en un procés de fusions i compres de companyies ferroviàries.

L´any 1876 naixia la Companyia dels ferrocarrils de Tarragona, Barcelona i França a partir de la fusió de les línies de Tarragona i Granollers i la de Barcelona a França. El 1886 aquella mateixa companyia compraria la línia de Barcelona a Zaragoza i Madrid.

El 29 de desembre de 1881 s´inaugurava el tram de ferrocarril entre Barcelona i Vilanova i la Geltrú. Havien passat setze anys des de la posada en funcionament de la línia per l´interior de Vilafranca del Penedès i que aixecà vives controvèrsies i gran competència entre les dues poblacions. Una situació de nefastes conseqüències en opinió de Pere Pascual: "Els efectes d´aquestes competències foren molt negatius per al futur del negoci ferroviari al Principat, perquè, d´una banda, aquestes empreses, no solament estaven disposades a fer-se càrrec de la construcció de les grans línies fèrries del país, sinó que fins i tot se´n disputaren asprament la concessió, i això determinà que acabessin renunciant a tota mena de subvenció per tal d´aconseguir-la".[50]

Calgué esperar fins el 31 de desembre de 1883 per completar la línia entre Vilanova i Valls. La línia de Vilanova i la Geltrú tindria uns evidents avantatges econòmics. El final de trajecte a l'estació del Morrot a tocar del port de Barcelona , ajudaria al transport de carbó, cotó i altres mercaderies de importació i exportació.

Els beneficis de la línia fèrria neutralitzaren la davallada del comerç marítim de cabotatge. Com indicava Raimon Soler: "El ferrocarril va absorbir la pràctica totalitat del trànsit de mercaderies i va enfonsar el comerç de cabotatge". [51]

Primers projectes

La primera pregunta que ens podríem fer seria, perquè una ciutat industrialitzada i amb serveis desenvolupats com Vilanova i la Geltrú no va disposar d'una línia ferroviària fins el 1881? Per què no va ser possible fer-ho abans?

Malgrat s'acumulen diversos intents previs als de Francesc Gumà, les circumstàncies no acompanyaren. Però, quins foren aquests condicionants?

Alguns dels principals elements a considerar els aportava Josep Maria Freixa. Parlava dels interessos de la Companyia del ferrocarril per Vilafranca, dels que en parlarem posteriorment; de la coincidència d'alguns dels projectes amb moments de crisi comercial, de la manca de unitat dels capitalistes vilanovins davant dels diversos concessionaris, la desconfiança que el negoci del ferrocarril generava en el capital privat derivats de les arbitrarietats administratives i legislatives; l'absència d'una comarca o territori amb prou massa crítica, l'oposició dels aïllacionistes locals, les pressions dels defensors del ferrocarril per Vilafranca o la construcció d'un port en l'ordre de prioritats.

[50] Pascual (1991), p.294
[51] Soler (2011), p.189

Es ben cert que la tradició marítima i comercial de Vilanova i la Geltrú feia que la construcció d'un port fos observat com un dels grans objectius de futur.
A semblança de l'aventura del ferrocarril, els projectes de port es succeïren en el temps. L'activitat comercial d'exportació de vins i aiguardents aconsellaven la construcció d'un port capaç d'acollir grans vaixells, fet que estalviaria una part important del tràfic de cabotatge amb Barcelona per reembarcar cap a l'Europa atlàntica o Amèrica. S'estalviarien temps i diners. Alhora, el port vilanoví era una reivindicació de Vilafranca i el Penedès interior que el percebien com un magnífic complement a la línia de ferrocarril amb Barcelona per Martorell.
Com indicava Francesc X. Lluch, un dels més ferms defensors del port: "el puerto traería el ferrocarril y doblaría la población". [52]
Els vilanovins es trobaven còmodes i segurs amb la via marítima. D'altra banda, la pugna amb la línia del ferrocarril per Vilafranca havia causat molt desgast i desànim, i la majoria dels recursos financers disponibles es destinaven a la indústria cotonera. Tampoc hi ajudaria la inestabilitat de l'activitat industrial provocada per la guerra de Secessió nord-americana que afectava la importació del cotó, els moviments insurgents a Cuba –mercat protegit–, o la tercera guerra carlina. D'altra banda, com indicava Pere Pascual, a aquelles alçades es començaven a considerar els costos financers de les noves línies ferroviàries. Un risc que fins aleshores no s'havia valorat adequadament.
Però, com dèiem, aquella cursa no havia iniciat feia quatre dies. Una de les primeres peticions de concessió per a la construcció de la línia del ferrocarril per Vilanova i la Geltrú es devien a Magí de Grau i Figueras, el mateix que impulsà un projecte de port. Era el 15 de maig de 1851, i la concessió temporal es convertí en definitiva dos anys després. El govern aplaçà aquella iniciativa donant prioritat al projecte del "ferrocarril del centro" o línia de Martorell per Vilafranca del Penedès.
El 6 d´abril de 1859 un grup de ciutadans de Vilanova i la Geltrú encapçalats pel concessionari Magí de Grau adreçaven una carta-exposició a les Corts de Madrid per pressionar les autoritats respecte a la concessió ferroviària i "solicitar en favor de ésta la consideración a que creen tienen derecho al decidirse la cuestión pendiente sobre el trazado del ferro-carril de Tarragona a Barcelona".
La carta fou publicada al *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 6 d'abril de 1859. En transcrivim la part que fa referència a les característiques econòmiques de la població:

> Tiene en su recinto seis fábricas al vapor de hilados y tejidos de algodón, con 430 caballos de fuerza, 50.000 puas de hilatura, 1200 telares mecánicos del sistema más adelantado, donde hallan ocupación 2000 trabajadores cuyos salarios anuales importan aproximadamente 4 1/2 millones de reales; y una industria de piperia

[52] Freixa (1959), p.244

> necesaria para su gran comercio de exportación de caldos, los jornales de cuyos operarios tan sólo alcanzan la suma de un millón y medio anual también. El comercio de Villanueva en caldos que en cantidad de 50 a 60.000 pipas exporta anualmente para las Antillas y otros varios puntos, carbones, maderas, hierro, granos, harinas y sal de lo que provee a toda la comarca del Panadés, alcanzó segun datos oficiales el año próximo pasado 1858, que por cierto no fue el más favorecido, la suma de 26.000,000 de rs. entre importación y exportación en más de 800 buques que abordaron a sus playas; rindiendo al tesoro por sus derechos la respetable cifra de 1.253,374 rs. las rentas de aduanas y estancadas, a más de los 826.222 rs. que las demás contribuciones les rinden y que forman para dicho tesoro un ingreso juntas de 2.079,597 rs. anuales [...] Villanueva tiene establecidos en su seno viceconsulados de Inglaterra, Portugal, Suecia, Noruega, Austria y Mejico.

El 10 de gener de 1861 "Unos Villanoveses" signaven una "Memoria demostrativa de la preferencia que a todas luces merece el trazado por la costa sobre el por el interior para la sección de ferro-carril en proyecto Tarragona Barcelona". [53]

Un nou intent de concessió fou el que l'11 d'agost de 1862 protagonitzà Cristòfol Raventós i Soler, impulsor, entre altres iniciatives, de l´empresa d'abastament d'aigua potable.

Però els intents dels vilanovins es veieren superats pel Reial Decret de 24 de maig de 1861 que aprovava la concessió del projecte de Martorell a Tarragona passant per Vilafranca del Penedès. Algunes fonts atribuïen l'opció al fet que la regent Maria Cristina, mare de Isabel II, tenia interessos econòmics en la línia pel interior. [54]

La línia del ferrocarril per Vilafranca del Penedès s'inaugurà el 15 d´abril de 1865.

Una altra jornada difícil per Vilanova i la Geltrú. La iniciativa privada local que havia reunit grans capitals comercials a ultramar i havia aixecat indústries cotoneres, que havia fet arribar aigua potable o el gas per la il·luminació de carrers, no aconseguia un dels seus objectius més cobejats.

De poc o res va servir que la mulassa vilanovina pugés fins el coll d'en Ferran a tirar guitzes en direcció Vilafranca. Les ferides que afectaven l'orgull dels vilanovines trigarien a cicatritzar.

Josep Maria Freixa enumerava les causes més significatives que impediren els vilanovins d´aconseguir la línia fèrria abans de 1881. Eren les següents: els sòlids interessos de la companyia explotadora de la línia de Barcelona a Martorell inaugurada abans de l´any 1850, la coincidència dels moments més adequats amb el rebrot de crisis comercials a Vilanova, manca de unitat entre els capitalistes locals davant dels successius concessionaris, desconfiança del capital privat davant del

[53] ACG- Sig. Top. 4165

[54] José Maria Freixa parlava d'unes memòries manuscrites de Teodor Creus i Corominas dipositades a l´arxiu d´en Pujol Bernadó. Això el que s'hi deia del projecte de ferrocarril per Vilafranca: "era fama que la major part del capital del ferrocarril de Martorell era de la Reina Cristina, representada per un tal Grimaldi". Per aquesta raó s´emplearen tota classe de medis per impedir la construcció de una via per el litoral" (Freixa 1959, p.99)

negoci del ferrocarril provocat per les arbitrarietats de l´administració en legislar sobre aquesta qüestió, absència d´una comarca que es pogués revaloritzar, oposició dels aïllacionistes locals, posició contundent dels defensors de la línia del ferrocarril per Vilafranca del Penedès o la iniciativa de la construcció del port. [55]
Per la part de Vilafranca destacaven l'oportunitat de poder disposar del ferrocarril directe amb Barcelona i, alhora, d'un port de sortida a Vilanova.
És evident que en aquelles circumstàncies Vilanova i la Geltrú no tenia esma ni capacitat financera per afrontar en paral·lel els projectes del port i del ferrocarril.
El 1872, però, hi hauria un altre intent per aconseguir la concessió del ferrocarril per la costa. Un projecte presentat per l'enginyer Cels Xauradó i Rovira, el mateix que anys després projectaria l'edifici de l'estació vilanovina. projectà anys després l´estació de Vilanova i la Geltrú. L'estudi fou desestimat malgrat ajustar-se molt al traçat que seria aprovat en el futur. [56]

L'obra de Francesc Gumà i Ferran

Entre 1890 i 1892 el vallenc Narcís Oller va escriure la magnífica obra *La Febre d´Or*, amb un protagonista excepcional: "en Gil Foix...un d'aquests que s´han enfilat en poc temps. ¿No me n´has sentit parlar d´aquest home?... Sí, dona, sí!... Si avui és un personatge ! ... aquell que farà el carril de Vilaniu: saps?".
El Gil Foix de Vilaniu era –en el terreny de la ficció– l'*alter ego* de Francesc Gumà i Ferran. En plena efervescència de la Febre d'Or on es barrejaren operacions especulatives a la borsa amb grans projectes en infraestructures com el ferrocarril, destacaren personatges impulsius i emprenedors com Gil Foix: "Si no es troba un home ambiciós de gloria, i arruixat i acreditat, com ell, el Vilaniu no es fa". [57]
L'expansió arribaria a partir de 1875 amb la restauració monàrquica i el final de la tercera guerra carlina, finalitzant una dilatada etapa d'incerteses polítiques i econòmiques. D'altra banda, l'afectació de la plaga de la fil·loxera a les vinyes franceses permeté un extraordinari desenvolupament del sector agrari català i, en conseqüència, del comerç vinícola.
La disponibilitat de capitals d'orígens diversos va facilitar la inversió en valors bancaris, i també, en valors relacionats amb el ferrocarril, especialment en

[55] Ib., p.74
[56] En relació a aquest projecte, Jordi Ferrer anotava que el "Plano del Ferro-carril económico de Villanueva y Geltrú a Barcelona por la costa" realitzat el 1871 per Xauradó, "és el primer plànol localitzat que introdueix corbes de nivell al terme municipal i al nucli urbà de Vilanova i la Geltrú". (Ferrer, 2011; p.80)
[57] El propi Narcís Oller a les seves *Memòries literàries. Història dels meus llibres*, desmentia que Gumà fos l'inspirador del protagonista de *La Febre d'Or*: "[...] em passà molt sovint el cas curiós que els lectors em felicitaven per la fidelitat de semblança d'aquelles figures purament imaginàries amb les persones de carn i ossos que, segons ells, jo havia estereotipat, i quan jo els negava que m'hagués proposat retratar allí els al·ludits, s'arribaven a enfadar amb mi. L'un em sostenia que En Gil Foix era En Gumà; un altre, que en Juandó; aquest que l'Oriol; aquell que l'Espinach [...]". Remarquem que tant Gumà com Juandó eren vilanovins.

companyies ferroviàries.
L'algidesa de la Febre d'Or arribava al seu declivi el gener de 1882 amb la fallida de la Borsa i la caiguda de bancs i companyies de ferrocarril.
Doncs, això, el ferrocarril de Barcelona a Vilanova no hagués estat possible sense Francesc Gumà. Si més no, en aquell moment.
Rogelio López Blanco, estudiós de Víctor Balaguer, sentenciava que sense Balaguer, no hi hauria Gumà, i sense Gumà, no hi hauria Pirelli. Hi afegim que sense Ferrer Vidal potser no hi hauria Balaguer. Certament, l'industrial Josep Ferrer Vidal fou una de les persones més influents i amb més projecció de Vilanova i la Geltrú entre les darreries dels anys trenta i inicis dels seixanta del segle XIX.
A partir de 1857 en que desplaçà la seva residència habitual a Barcelona s'aniria apaivagant el influx de Ferrer en la societat vilanovina.
Caldria esperar l'arribada a la ciutat de Víctor Balaguer el 1876 per impulsar nous reptes de futur. El relleu entre Ferrer Vidal i Balaguer es formalitzà l'agost d'aquell any. En presència d'altres persones com Francesc de Sales Vidal o el senador sitgetà Ramon Estruch i Ferrer, en paraules de Josep Maria Freixa "empezaron a trazar los planes para apoyar desde el punto de vista oficial los grandes proyectos que Villanueva deseaba rematar". [58]
En aquell moment Ferrer era senador i Balaguer diputat a Corts. La puixança i influència local de Balaguer afavoriria el creixement de Francesc Gumà com un dels impulsors dels principals reptes que es proposava la ciutat. Gumà, que feia pocs anys havia retornat de Cuba, seria a partir d'aquell moment i fins ben avançada la dècada dels vuitanta un dels personatges determinants de la història de la ciutat.
Aquella Vilanova vuitcentista disposava, entre altres, de tres fars fonamentals per orientar el seu rumb: el industrial Josep Ferrer Vidal, el polític Víctor Balaguer i el promotor Francesc Gumà.
Gumà i Ferran va néixer a Vilanova i la Geltrú el 27 de març de 1833, a la casa pairal que la família tenia a la cantonada dels carrers Sant Gervasi i Sant Joan. Era el mateix any en que el seu pare Sebastià Gumà i Soler constituïa amb altres socis la primera empresa cotonera de la ciutat sota la raó Roquer, Gumà y Cía, la popular fàbrica de la Rambla, on Francesc va començar a treballar amb quinze anys.
Però la fàbrica no el motivava, i marxà a Cuba, on el seu pare havia fet fortuna. Gumà residí vint-i-cinc anys a l´illa de Cuba, fou regidor de Matanzas i amb els seus germans gestionà el comerç majorista sota la raó de Gumà Hermanos.
En aquells anar i venir transatlàntics una idea el va començar a captivat; aconseguir un ferrocarril per Vilanova i la Geltrú. [59]

[58] Freixa (1959), p.248
[59] Així ho deia el mateix Gumà el 1871 en un viatge de retorn per prescripció facultativa: "Jo em retirava al

A partir d'aquell moment, la vida pública de Gumà transitaria entre l'emprenedoria i la filantropia.

Francesc Gumà era fill del comerciant i industrial Sebastià Gumà i Soler i de Marina Ferran Cuadras. El seu avi havia muntat una casa de comerç a Matanzas (Cuba) que a partir de 1820 giraria sota la raó de Carbonell, Gumà y Cía. El seu pare retornà de la illa per implicar-se en la creació de la fàbrica de la Rambla. Després d'unes primeres feines a la fàbrica del seu pare el 1849 Francesc marxà a Cuba, convertint-se en gerent d'una casa de comerç a Matanzas. L'empresa Francesc Gumà y Cía es dedicà al comerç de productes colonials. Gumà ocupà diversos càrrecs en institucions polítiques i econòmiques de l'illa caribenya. Els seus germans tenien una naviliera quan Gumà retornà a Vilanova el 1871 on començaria una nova etapa d'emprenedoria.

Gumà fou el gran impulsor de la línia de ferrocarril entre Barcelona, Vilanova i la Geltrú i Valls, però el seu nom aniria íntimament lligat a diverses iniciatives locals: la prolongació i urbanització de la Rambla entre 1872 i 1874, el Pla d'eixample de la ciutat de 1876 –conegut per Eixample Gumà– , la fundació del Banc de Vilanova, la cessió del parc a la ciutat l´any 1881 o l´Exposició Regional de 1882.

La lluïda tasca empresarial, escapçada després per la fallida del ferrocarril i altres aventures incertes, contrastava amb una torturada vida familiar. Casat el 1858 amb Cristina Surís, d'una família originària de Lloret de Mar, tingueren set fills dels que en perderen quatre. El 1879 perdia a un net i a la seva esposa amb 39 anys. Es casà en segones núpcies amb Dolors Soler i Morell.

Al llarg de la seva vida ocupà càrrecs diversos de representació política i fou honorat amb diferents condecoracions i reconeixements.

Els darrers anys foren temps de precarietat, afectat econòmica i moralment per la desfeta de les seves inversions. Francesc Gumà va morir a Vilanova i la Geltrú el 16 de desembre de 1912 a l´edat de 79 anys.

Freixa va encunyar el terme de *gumanisme* per definir tota una actitud d'emprenedoria. Deia així: "Al aparecer Francisco Gumá en Villanueva no todo estaba por hacer. Muchas coses se habían hecho, se estaban haciendo o se tenían proyectadas. Sin embargo, parte de la burguesía estaba cansada [...] La llegada de Gumà devolvió al aire de Villanueva el optimismo que le faltava. Con él aparició la línia secular de la fantasia y anticipación, ángel y sello de Villanueva. El *gumanismo* fué un estado especial de predisposición a grandes empreses que se apoderó de la villa". [60]

meu país a descansar però no podia. No havia de tenir descans en veure que la meva pàtria estava mancada d´un ferrocarril, de manera que em vaig proposar fer-lo" (Virella 1980, p.8)

[60] Freixa (1959), p.139

L'arribada del ferrocarril

Coneixem l'home. Ara falta conèixer el projecte. Després de diferents fracassos, Vilanova i la Geltrú va perseverar per aconseguir la concessió de la línia de ferrocarril directe amb Barcelona. Gumà havia iniciat les gestions a Madrid el novembre de 1876.

La Llei de 12 de gener de 1877 emparava finalment la desitjada concessió a Francesc Gumà i la línia de la costa. L'endemà es publicava a *La Gaceta* i el text precisava que la concessió s'executava "sense subvenció ni auxili de l´Estat". El pressupost que cobria els 97 km de línia fèrria pujaria prop dels quinze milions de pessetes.

D'acord a les dades aportades per José Mª. Freixa es va fer una primera emissió de 30.000 accions, preveient desemborsar un capital inicial de tres milions de duros repartits en les trenta mil accions de cent duros.

El 10 de gener de 1877 –dos dies abans de la concessió– en sessió celebrada al Teatre Principal de Vilanova i la Geltrú es donava per iniciada la campanya de subscripció d´accions. L´encapçalava el mateix Francesc Gumà amb mil accions de 500 pessetes, cent mil duros, la mateixa quantitat que Pau Soler i Morell *el Girabals*, que havia fet fortuna a Cuba i, com Gumà, participa en moltes de les iniciatives que s'impulsen a la Vilanova del vuit-cents. A la campanya de subscripcions de la ciutat s'hi afegiren altres a Barcelona i a les poblacions cubanes amb més implantació de vilanovins com Matanzas, l´Havana, Cardenas, Cienfuegos o Santiago.

En un any es recolliren al voltant de set milions i mig de pessetes. Per acumular la quantitat necessària Gumà va haver de fer diversos viatges a Cuba. Aprofitant les seves constants sortides també viatjaria als Estats Units, Anglaterra o París, on s'assessoraria sobre diferents aspectes relacionats amb les construccions ferroviàries.

Segons Pere Pascual, el 4 de juliol de 1878 es constituïa oficialment la Companyia del Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona.

Pau Soler fou el primer president de la Junta de Govern, amb Joan de Torrents Higuero de vice-president, i els vilanovins Antoni de Samà, Isidre Marquès o Josep Santacana i els barcelonins Bru Cuadros, Emili Vidal-Ribas i Torrents, Casimir Girona i el corredor de comerç Cristòfol Juandó, com a vocals. Francesc Gumà es reservava el càrrec de director-gerent.

Embolcallat pels efectes de la "febre d'or", Gumà obtingué la concessió que li permetia construir la línia de Valls a Madrid. Així, el 19 de novembre de 1881 quedava constituïda la societat dels Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona que integrà la primera societat dels Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona, i que comptava amb un capital de cent milions de pessetes.

La companyia ferroviària inicià les expropiacions el 1879. El 10 de juliol de 1878 s´iniciaren les obres-adjudicades en pública subhasta- de la nova línia a la zona de Sant Cristòfol, a la part de llevant de Vilanova i la Geltrú. Gumà inaugurà

protocol·làriament les excavacions amb un pic d´argent. Aquelles obres ocuparen al voltant de 1.300 obrers, molts d´ells immigrats que es conformaren amb sous precaris. Una infraestructura que es completava amb set estacions intermèdies i un bon nombre de foradades, especialment per superar el massís de Garraf, una epopeia que s'inicià el novembre de 1878 i es perllongà fins el setembre de 1880 a l'indret de La Falconera. En total s´hagueren de perforar disset túnels, del més llarg de La Falconera amb 682,1 metres fins el més curt, el de Sant Gervasi, amb uns 15 metres. El gruix de les obres anaren a càrrec del contractista Ramon Miralles, tot i la participació d'altres empreses del sector. Bona part dels rails necessaris foren contractats a una empresa de Sheffield a la Gran Bretanya i el material mòbil procedia dels Estats Units. [61]

Així mateix, es proveïren de travesses de roure roig de Itàlia i altres fustes del país i de Filipines. L'estació de Vilanova i la Geltrú, projecte de l'enginyer Cels Xauradó, també fou construïda per Miralles. Alguns dels més importants elements metàl·lics de la línia, entre els que destacaven els ponts de ferro sobre el Foix o la riera de la Bisbal, foren adjudicats a La Maquinista Terrestre y Marítima.

Ventosa i Massana esmentava al seu dietari que el 2 de maig de 1881 una locomotora amb alguns vagons va resseguir la nova via des de Vilanova i la Geltrú a les costes de Garraf. Es diu que en aquell viatge experimental hi anaven molts convidats.

Per la seva part, el dietari de Jaume Carbonell recull a partir de gener de 1880 un seguit d'anotacions en relació a l'arribada de diversos tipus de vaixells amb carregaments de rails, travesses italianes i altres materials destinats a les obres del ferrocarril.

El primer ferrocarril procedent de Barcelona arribava a Vilanova i la Geltrú el 29 de desembre de 1881. Posteriorment, la línia fèrria s'estendria fins a Valls, on arribaria el 31 de gener de 1883. El dia del viatge inaugural la locomotora "Gumà" sortia de Barcelona poc després de les vuit del matí i arribava a Vilanova i la Geltrú poc després de les dotze del migdia. La màquina, ben engalanada, arrossegava cinc cotxes de primera classe, tres de tercera i un furgó correu.

La festa commemorativa tingué lloc aquell vespre amb un ball de gala als salons del Círculo Villanovés. L'alcalde Joan Pollés es referia a Gumà com a fill predilecte de la ciutat i el proclamava el "segon fundador". Els actes commemoratius es celebraren en diferents jornades.

---

[61] "Els contractes, signats el 1880, especificaven el lliurament de 9 locomotores de *The Rogers Locomotive and machine Works*, 24 cotxes per a passatgers de *The Harlan and Hollingsworth Cp. Lt.* i 120 vagons de mercaderies de *The Bristol wagon Works Co. Ld.*". Els frens eren de la casa americana Westinghouse (Cabana 1996, p.61)

Pascual i Nadal indicaven que les màquines de Rogers Locomotive Works de Paterson (EE.UU.), propietat de la Companyia dels Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona, foren les úniques màquines americanes que circularen per la xarxa catalana (Pascual-Nadal 2008, p.487)

El 1884 l´autor literari José Zorrilla, convidat per Victor Balaguer, dedicà a Gumà unes paraules: "Dios dé, y los microbios no quiten, a Gumà los medios y el tiempo de llevar su ferrocarril directo hasta Madrid, sin quiebras y escaseces que le atajen los bríos y le enreden algún día en miserables dificultades y compromisos, que le impidan cumplir generosamente con los artistas y obreros que emplea", i uns versos prou significatius:

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

Però tornem al dia de la inauguració, el 29 de desembre. Per il·lustrar l'ambient que vivia la ciutat recollim les notes contemporànies de les *Apuntasions y sucesos de esta Vila de Vilanova y Geltrú. Acopiado de Ramon Poch y Martí, Campanero de S.Antonio Abad de esta Vila an 1860*. Deia Ramon Poch:

> Al sortí de la Iglesia en la Plaza de San Antonio yabia trenta o cuaranta coches, de los más lujosos de barcelona, lo qual yabia tots els combidats que de allí se n'anaren en lo gran embalat de la Plaza de la Estació lo cual s efeu un banquet de més de 500 cuberts pagat per D. Francisco Gumà al fi brindan gran numero de combidats para el bien y Progreso de Villanueva per la tarde gran animació per tota la vila. Notables eran principalmente Casas com eren la Casa de la Vila, Casa de Banco, Casa de D. Juan Torrent y Cristofol Juando, Casino Artesano y Casino de Portugal y Circol Vilanovés y Moltas de altres. A la Rmbla Transversal hi havia Arc de Triomf pagat per la Societat de la fàbrica Santacana y al frente la Rambla otro pagat per l'Ajuntament que iluminats per gas produïa un molt bon efecte. En lo campanà hi havía sis llums elèctrics construïts per lo senyor Dalmau de Barcelona, lo cual tenia la màquina en la fàbrica de la Rambla [...] El dia 30 tot seguí guarnit en lo mateix ordre [...] Se donaren a los pobres dos lliuras de pa, una lliura de arros i dos tersas de carn, y un duro a cada pobra pagat el duro per D. Cristofol Juandó y lo demés per l'Ajuntament y D. Pablo Soler (alias El Girabals) donan una gran cantidad a los pobres del Sant Hospital y Patronat y Casa de Amparo y libra dos pobras del servisi de las armes.

El 30 de desembre de 1881 tingué lloc un solemne banquet d'autoritats en honor de Francesc Gumà i Ferran, el qual pronuncià aquestes paraules: "Yo no he podido seguir como el Sr. Josep Ferrer i Vidal las huellas de mi padre, mi suerte me llevó a la isla de Cuba, y allí perdí el hábito de la industria, no me gustaban los hilos, en este mundo hay inteligencias para todo, cada uno sigue su camino, y el mío me apartava de la industra fabril".
El discurs de l'industrial vilanoví Josep Ferrer i Vidal fou ben gràfic:

(…) Han passat 46 anys. Som el dia 29 de desembre de 1881; tornem a pujar a la torre de l´església. Què hi veieu?. Aquella població s´ha estès per tot arreu; hi ha fonts públiques, moltes places, els carrers son rectes i vorejats de cases amb enllumenat de gas, escoles públiques i un col·legi d´escolapis. S´han erigit nous temples, s´han aixecat teatres i casinos, hi ha una Casa d´Empara, una sala d´asil, una caixa d´estalvis, un banc i s´ha acabat la façana de l'església; el progrés es veu per tot arreu. Però, mireu cap a orient. Què hi veieu allà?. Un fum, una altra xemeneia que està enlairant encens al cel, com donant les gràcies pel s beneficis que a Vilanova dispensa. Quina es aquesta xemeneia?. La primera locomotora que arrossega alegria i prosperitat…!. Noteu, senyors, una gran coincidència?.Sabeu qui va aixecar la primera xemeneia i a qui pertanyia?. Doncs, pertanyia a la societat del senyor Gumà i companyia. Qui l´havia aixecada?. El senyor Sebastià Gumà !. Sabeu qui ha estat l´autor de la segona?. El senyor Francesc Gumà !. Entre aquestes dues xemeneies hi ha el progrés de Vilanova. La primera la devem a Sebastià Gumà i la segona, al seu fill Francesc Gumà.

L´any 1882 el trajecte del ferrocarril amb Barcelona era cobert per vuit trens, quatre en cada direcció.

En commemoració de la inauguració de l´anhelada línia del ferrocarril s´acordà d´aixecar un monument al·legòric a la mateixa plaça de l´estació. El projecte guanyador corresponia a l'artista Ramon Padró. La part escultòrica anava a càrrec d´en Joan Roig i Soler. El conjunt monumental era envoltat d´una reixa de ferro dissenyada pel propi Padró i construïda a la foneria de Plana, Agustí i Escorsa.

L'entrada al túnel

Les inversions de la Companyia del ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona permeteren la construcció de la infraestructura just en el moment adequat. Les dificultats tècniques i la falta de capitals i ajuts estatals es veié compensada per l'entusiasme de moltes persones anònimes i pels riscos que afrontaren els principals capitalistes de l'operació en una conjuntura relativament favorable.

El ser i el no ser, l'èxit i el fracàs, es trobaren de cara en aquella franja estreta que anava de l'efervescència de la "febre d'or" a la desfeta del crac borsari de gener de 1882 que va acabar amb allò que Pere Pascual qualificava de "orgies financeres".

La crisi que tot just trucava a la porta seria l'efecte combinat d'una crisi financera, una crisi agrària i una crisi industrial, amb efectes devastadors que s'allargarien fins l'entrada del segle XX.

La Companyia de línia de la costa es constituí l'estiu de 1878 i la inauguració del ferrocarril de Barcelona a Vilanova tenia lloc el desembre de 1881. Gumà havia tocat la glòria. Una glòria que duraria poc, aixafada sota el pes de l'ambició desmesurada per una banda, i de l'aventura temerària per l'altra.

Gumà i els seus socis, com tants altres, no van intuir la davallada econòmica-financera que els venia al damunt i, arrossegats pels efectes de l'èxit de la primers

empresa i l'entusiasme compartit abandonaren la necessària prudència i abordaren una empresa que els venia gran i superava de llarg les seves capacitats. Com valorava Pere Pascual: "El desorbitado ambiente que dominó los cenáculos financieros barceloneses durante los años de la febre d'or trastornó a Francesc Gumà (y a todo el Consejo) de la compañia del Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona. En esta coyuntura, concibieron un proyecto tan irreal como desmesurado: la construcción de una línia *directa* entre Barcelona y Madrid". [62]

El novembre de 1881 es constituïa la societat dels Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona. Es volia fer arribar la línia de Vilanova fins a Madrid. [63]

Cap a 1882, però, la crisi borsària desencadenava la davallada del valor de les accions que afectaren moltes empreses, entre elles, la del ferrocarril.

Així ho explicitava Pere Pascual: "En estos dies, Gumà alcanzó el cenit de su prestigio como hombre de negocios, y poco podia sospechar los amargos días que le tocarían vivir [...] Pero era previsible que los vicios de origen de la compañia de los Ferrocarriles Directos la habían de conducir, inexorablemente, hacia el desastre". El mercat de valors s'havia ensorrat i Gumà no volia la participació de societats estrangeres". [64]

Allò va comportar que fins els anys 1884 i 1885 no es pogués completar l'enllaç de la línia entre Vilanova i la Geltrú i Valls. L´empresa dels Directes constituïda per Gumà fou absorbida per la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França (TBF). Pere Pascual constatava que els dirigents de la Companyia TBF "imposaren" com a condició no escrita la retirada de Gumà del Consell d'Administració de la Companyia dels Directes a Madrid. Francesc Gumà hagué de dimitir com a gerent a la junta general extraordinària del 5 de març de 1886 després de defensar que la situació no era pròspera, però tampoc era desesperada, i recordava que ell hi havia enterrat la seva fortuna personal.

Però hi havia un gran malestar per part dels accionistes dels Directos contra els gestors i, especialment, contra Gumà "avezado en todo tipo de heterodoxos malabarismos financieros". I deia Pascual: "No les faltaba razón después de tantas promesas incumplidas". [65]

L'octubre de 1886 la Companyia dels Directos era absorbida definitivament per la TBF. La Companyia de Gumà es dissoldria irremissiblement el 14 de novembre de 1886. [66]

---

[62] Pascual (1999), p.420

[63] "todo parece indicar que Gumà y sus consocios habían *descubierto* algo tan conocido como que el negocio no se hacía en la explotación, sino en la construcción de las líneas"
El projecte va entrar en conflicte amb les dues grans Companyies, la del Norte de España i la MZA que es repartien el control de la xarxa. Amb tot, no s'hi oposaren "per no prendre-s'ho seriosament" (Ib., p.421)

[64] Ib., p.427

[65] Ib., p.433

[66] Ib., p.435

Fins i tot les raons per emprendre aquella aventura poden considerar-se febles: la baixa densitat de la xarxa, reducció del recorregut entre les Barcelona i Madrid, el benefici per les conques carboníferes de pas, facilitar el ferrocarril a diferents zones com el Baix Aragó, l'Alcarria ...

El joc especulatiu va funcionar bé fins el crac borsari de 1882 amb origen a França. Francesc Cabana publicava un curiós article de ficció suposadament publicat a *La Ilustración Barcelonesa* per l'impressor i editor Ramon Bosom que titulava "Francesc Gumà, el ianqui català i els *Directes* a Madrid" on, tot i reconèixer l'obra feta per Gumà, il·lustrava molt clarament l'impacte de la desfeta: "No podem oblidar que hi ha molta gent que s'ha sentit enganyada per Francesc Gumà, i que potser seria convenient rebaixar una mica el to angèlic i elegíac del personatge. La història de Francesc Gumà seria mereixedora d'una epopeia, un poema narratiu que expliqués unes accions que es poden titllar d'heroiques, èpiques. I com els poetes clàssics ja ens explicaren, el protagonista de les epopeies no acostuma a tenir un final feliç, sinó fins i tot tràgic [...] Francesc Gumà és viu, però socialment és mort. la seva obra, en canvi, perdurarà segles". [67]

Una ciutat ferroviària

Després de la inauguració del ferrocarril de Barcelona a Vilanova i Valls el 1881, el ferrocarril ha estat protagonista de molts altres capítols importants de la història de Vilanova i la Geltrú.

Malgrat el desconeixement i la presència d'altres realitats que han eclipsat de forma recurrent la Vilanova ferroviària, cal afirmar sense cap mena de dubte que la ciutat ha estat un nucli ferroviari de primer ordre.

Hi ha molts factors que corroboren aquesta afirmació tan contundent: el majestuós edifici de l'estació –que el 1881 provocava visites de forasters–, la presència de l'important dipòsit de locomotores a vapor i la rotonda, la implantació dels tallers de la Companyia ferroviària MZA o la creació a la ciutat del Museu del Ferrocarril de Catalunya.

Però aquests i altres elements tan significatius vinculats al ferrocarril visqueren a l'ombra de les fàbriques cotoneres del segle XIX, primer, i de Pirelli i altres empreses significatives, després. Com si la Vilanova industrial i la ferroviària no es poguessin complementar, cosa que, per altra banda, no tenia correspondència amb la realitat.

Cal recordar que Pirelli disposava d'una via pròpia que enllaçava la línia principal

---

Pere Pascual precisava: "el cúmulo de irregularidades financieras que rodeó esta compañia hizo inviable su subsistencia por más tiempo. El accionariado estaba desmoralizado y tenia motivos para sentirse estafado". De fet, molts accionistes de la Companyia de Barcelona a Valls havien participat a la dels Directes. Malgrat la desfeta, Pascual posa en valor la línia de Barcelona a Vilanova i Valls i la seva utilitat "pel desenvolupament econòmic del país i permetern completar la xarxa ferroviària bàsica de Catalunya".

[67] Cabana (2008), p.105

amb l'interior de la fàbrica, tot i que va tenir un paper irrellevant. Tampoc tingué èxit l'enllaç ferroviari que havia de connectar la fàbrica de ciment Griffi amb la línia principal, malgrat la construcció de l'apartador, un pont sobre la riera de la Piera i altres elements.

També podríem vincular a aquests projectes no desenvolupats una antiga reivindicació que va encapçalar el Fomento del Trabajo de Villanueva y Geltrú cap els anys 1904 i 1905 que pretenia la construcció d'una línia de ferrocarril secundari de via estreta entre Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès i Igualada. D'alguna manera, es recuperava la idea que vinculava la construcció d'un port amb un ferrocarril fins a Calaf, de la que ja se n'havia parlat en els darrers anys del segle anterior. Òbviament, era un projecte amb evidents propòsits d'aprofitament industrial i econòmic.

El novembre de 1904 tots els alcaldes de les poblacions que es trobaven en el radi d'acció del projecte signaven una Memòria sobre els ferrocarrils secundaris, justificant l'impacte econòmic de la pèrdua de les colònies de Puerto Rico, Cuba i Filipines, i la reducció de la producció vinícola. Per Vilanova signava l'alcalde Francesc Milà i Batlle: "Memoria demostrativa de las razones que abonan la inclusión en la red de ferrocarriles secundarios de la provincia de Barcelona, de una linea de dicha clase, que partiendo de la villa de Villanueva y Geltrú, en la costa del Mediterráneo, y pasando por las poblaciones de San Pedro de Ribas, Villafranca del Panadés, San Quintín de Mediona, Igualada y Calaf, empalme en Pons con la de igual clase, aprobada ya por la anterior Comisión, que pasando por dicha villa llega hasta Puigcerdà, pasando, a su vez, por Basellas [sic], Orgañá y Seo de Urgel". [68]

Un projecte que es va recuperar parcialment a començament del segle XXI en forma de línia orbital que sortiria de Vilanova i la Geltrú fins a Igualada, aquest cop amb l'objectiu d'afavorir el transport públic entre aquestes comarques.

Un altre fet que tingué una important incidència en el territori fou la construcció de la doble via a la línia de la costa. Entre 1912 i 1917 es completaren les obres de la doble via del tren entre Barcelona i sant Vicenç de Calders. El 1912 s'iniciaven les obres de perforació dels túnels al massís de Garraf. A la part urbana de Vilanova i la Geltrú allò tingué una incidència important en quan a ocupació i expropiació de terrenys públics i privats. L'Ajuntament de la ciutat cedí una part dels terrenys a la companyia dels Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), i aquesta en compensació va lliurar al municipi la superfície que avui ocupa la plaça de l'estació, batejada posteriorment com a plaça d'Eduard Maristany en honor al president de la companyia ferroviària. Bona part de les intervencions a l'àrea de Vilanova s'efectuaren principalment entre 1912 i 1915, any en que s'enderrocà la torre de

[68] ACG- Sig. Top. 4165

guaita medieval d'Adarró. Segons informava el *Diario de Villanueva* de 16 de desembre de 1915, el primer dia de funcionar la doble via entre Vilanova i Cubelles, a l'alçada del pas a nivell de la rambla Principal, un tren provinent de Tarragona va atropellar i matar un treballador de dinou anys de la Pirelli.

Una altra fita determinant per posar en valor la Vilanova del ferrocarril fou la instal·lació cap el 1917 dels tallers de reparació de material mòbil de la companyia ferroviària MZA, coneguts popularment com el *Recorrido*. Aquell fet tindria un impacte demogràfic i social inqüestionable. En la decisió hi tingué un paper destacat el director Eduard Maristany. El desplaçament a la ciutat de prop dels 400 treballadors inicials i les seves famílies, es convertí més endavant en més de 700 treballadors. Aquella onada immigratòria seria equiparable a la que per aquelles mateixes èpoques viuria la ciutat de Barcelona amb la construcció del metro o les instal·lacions de l'Exposició Internacional de 1929. [69]

Sobre els tallers de la MZA i l'entorn ferroviari de la ciutat hi aprofundirem en un capítol específic posterior. Ens aturem ara en el període de la guerra d'Espanya de 1936 a 1939 per destacar que el nucli ferroviari de Vilanova i la Geltrú fou un dels principals objectius de guerra. L'estació, els tallers, el dipòsit, les vies o els elements mòbils foren objecte de continuats bombardeigs per part dels avions italians i alemanys amb base a Mallorca.

En un d'aquells atacs, el 1938 fou destruïda la moderna torre electromecànica de l'enclavament construïda el 1927 i que es trobava a la zona d'entre vies.

Cal avançar ara fins el 26 de juny de 1956, data en que el ministre d´Obres Públiques Comte de Vallellanom inaugurava l´electrificació de la línia ferroviària entre Barcelona i Tarragona. S'iniciava el final de l'era de les màquines de vapor.

Com constatava el setmanari *Villanueva y* Geltrú en la seva edició de 23 de juny, el nou servei elèctric seria cobert per vint locomotores franceses i disset de nord-americanes de 3.000 cavalls de potència. Alhora, s´aixecaren dues subcentrals elèctriques als nuclis de Sant Vicenç de Calders i Garraf.

Fins el juny de 1975 no s'apagaria la darrera màquina de vapor del país.

Com es ben conegut, la xarxa ferroviària a l´Estat espanyol disposava d´una amplada de via diferent a la resta de països europeus, fet que trasbalsava la fluïdesa de les comunicacions del ferrocarril amb l´exterior. L´amplada adoptada era de sis peus castellans, equivalents a 1,67 metres, en comptes dels 1,40 metres habituals a la resta del continent.

Cal posar en valor les paraules de Pere Pascual i Domènech, estudiós de la història del ferrocarril al nostre país, al *Diari de Vilanova* del 13 d'octubre de 2006: "No hi ha cap altra ciutat de Catalunya que hagi fet un esforç tan gran per construir una línia de tren sòlida (…) Una línia excepcional, perquè juntament amb la de Reus, va ser

[69] Tubau (2006)

impulsada des del territori, gràcies a Francesc Gumà i Ferran, però també altres homes com Josep Ferrer i Vidal o Victor Balaguer".
Tot i això, com hem dit, la Vilanova ferroviària ha estat tradicionalment ignorada i menystinguda. Probablement, aquest fenomen es remunta al final de la guerra d'Espanya. La creació de Renfe a partir de la nacionalització de les companyies ferroviàries existents –molt territorials– com la MZA, va contribuir a la pèrdua de prestigi. En altres èpoques el mon ferroviari era admirat per les seves infraestructures físiques (estacions, trens, dipòsits de màquines, tallers de manteniment, ponts, túnels ...); però també era una opció professional molt atractiva. Maquinistes, fogoners, personal d'estació, personal de manteniment ..., el personal ferroviari era valorat i es reconeixia la seva capacitat d'otganització a través del Club Ferroviario i altres institucions, però també eren ben conegudes les seves capacitats reivindicatives. Molts conflictes laborals i moviments revolucionaris començaven a l'estació. El personal ferroviari es guanyava bé la vida i el monopoli de Renfe després de la guerra va suposar una reducció de sous i un èxode de treballadors ferroviaris cap a la indústria.

I una darrera reflexió personal, recuperant alguns dels elements exposats.
És del tot inqüestionable que el ferrocarril va treure la ciutat del seu secular aïllament. I per aquesta raó fou celebrat el 1881, i encara ho celebrem cada cop que en tenim ocasió. Però hi ha una certa contradicció entre l'orgull heretat per l'arribada del ferrocarril, i el posterior menysteniment per la Vilanova ferroviària. Cal precisar que des del Museu del Ferrocarril de Catalunya s'ha contribuït molt a minimitzar aquest desequilibri.
L'orgull històric arranca de l'èpica d'un projecte complex des del punt de vista tècnic i del fet de no tenir el suport i l'ajuda econòmica de l'Estat. Va ser una obra col·lectiva i producte de molts esforços individuals.
Aquesta mena d'èpica i orgull ha fet pensat que fou una línia ferroviària pionera o especialment singular. No és el cas, més enllà de les dificultats de foradar unes quantes muntanyes amb els mitjans precaris de l'època. Que no és poc. La de Valls a Vilanova i Barcelona fou una línia tardana i arribava quan ja s'havia definit bona part del mapa ferroviari català. El ferrocarril de Mataró era de 1848. Si el projecte hagués estat una iniciativa institucional o de col·laboració públic-privada com la majoria de línies del país, probablement la seva gènesi i circumstàncies s'haurien percebut amb més naturalitat.
Per tot plegat, Gumà seria qualificat com el segon fundador de Vilanova.
Sense el ferrocarril la ciutat havia aconseguit de situar-se a l'avantguarda de la industrialització del país i disposava de bona part de les infraestructures i serveis propis d'una societat moderna. Gosem dir que sense l'aventura de 1881 el

ferrocarril hauria arribat tard o d'hora a Vilanova i la Geltrú, i potser amb suport institucional. De ben segur que sense el ferrocarril no s'haurien aconseguit altres fites decisives, com la instal·lació de la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer o la vinguda de Pirelli. El tren no hauria arribat a finals de segle XIX, ateses les circumstàncies d'encongiment econòmic, però potser ho hauria fet en els primers anys del nou segle i abans de la Gran Guerra del 1914.

No oblidem que el 1904 es constituïa a la ciutat el Fomento del Trabajo de Villanueva y Geltrú, que agafava el relleu del Centro Industrial (1890) i que era una entitat adherida al Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona. El Foment impulsava projectes com el pantà de Foix, el port o el ferrocarril secundari de Vilanova a Calaf. De ben segur que el ferrocarril amb Barcelona hauria estat una de les seves prioritats, tenint en compte que el Fomento del Trabajo Nacional seria presidit aquells anys per dues persones molt vinculades a la ciutat com eren Lluís Ferrer-Vidal i Soler i Manuel Marquès i Puig.

Cal no oblidar, però, que la Companyia del Ferrocarril de Barcelona a Vilanova i Valls era una empresa privada amb un consell d'administració i uns accionistes que, com totes les empreses, tenia com a principal objectiu la maximització de beneficis. Francesc Gumà va invertir molts diners en fer arribar el ferrocarril, i era conscient que allò comportaria molts beneficis per a la ciutat i els seus habitants, però, què el va moure a impulsar-ho? Era una obra de filantropia?, buscava reconeixement personal?, o pretenia l'explotació de l'empresa amb afany de guanyar diners?. Probablement, la combinació de tot plegat.

Curiosament, projectem en Gumà el nostre agraïment col·lectiu pel seu llegat i generositat, sense valorar que més enllà del servei a la comunitat, va constituir una empresa privada amb afany de lucre. Perquè no recordem de la mateixa manera a prohoms com Manuel Marquès, Sebastià Gumà o Ferrer Vidal? Aixecaren empreses industrials que comportaren molts beneficis a la ciutat, des de la creació de llocs de treball directes i indirectes al pagament d'impostos municipals. Però, en tot cas, donem per fet que el seu primer objectiu era guanyar diners.

Quina és la diferència? Probablement, valorem més els beneficis socials del ferrocarril que els d'una empresa industrial i, en sentit contrari, posem l'accent en els beneficis econòmics de tota empresa industrial, però no tan en els del ferrocarril. La percepció social és diferent, però ambdues aporten beneficis socials i cuiden curosament, o haurien de fer-ho, el compte de resultats.

Fins i tot es podria dir que Gumà pretenia guanyar diners amb l'explotació d'una línia de ferrocarril que havia estat sufragada per ell, però també per molts contribuents que a la península o a Cuba havien cregut en la iniciativa. Col·laboradors coneguts o anònims, grans hisendats o treballadors modestos, que amnb la seva participació contribuiren a fer-ho realitat. Però l'explotació de

l'empresa només beneficiria a Gumà i els principals accionistes. Dit d'una altra manera, Gumà arriscaria els seus diners i els de tots aquells particulars que havien contribuït amb subscripció popular, mentre que un industrial només arriscava els seus diners i els dels accionistes. De la mateixa manera, Francesc Gumà invertí –a través del Banc de Vilanova– en moltes altres empreses amb afany de guanyar diners. Com s'ha dit, Gumà s'embolicaria amb la constitució de la Compañia de los Ferrocarriles Directos de Madrid a Zaragoza y Barcelona. Mal aconsellat, i potser temerari, apostaria per una empresa que el superava i acabaria essent expulsat del consell d'administració. Gumà invertí diners del comerç americà en el ferrocarril , i volia recuperar-los. Altres invertiren en fàbriques cotoneres, en la portada d'aigües potables, en infraestructures urbanes, o en altres iniciatives.

Certament, en retornar de Cuba, Francesc Gumà hauria pogut viure plàcidament de la seva fortuna, però va arricar-la en una aventura èpica i incerta. Fou per afavorir la seva ciutat, o per diversificar els seus negocis invertint en noves companyies ferroviàries? De tot una mica.

També cal considerar que Gumà apostaria per recursos innovadors adquirint material mòbil procedent dels Estats Units. Però això és el mateix que ja havien fet molts anys abans industrials com Josep Ferrer i Vidal important màquines del Regne Unit o Alsàcia. D'altra banda, a aquelles alçades Gumà participava en un negoci que era ben conegut i amb un alt grau de maduresa.

També caldria entendre el perquè un personatge com Eduard Maristany no ha merescut la mateixa atenció que Gumà i altres il·lustres, tenint en compte que en qualitat de president de la companyia ferroviària MZA afavorí la instal·lació a la ciutat dels tallers de manteniment de la companyia –també ignorats i menystinguts–, així com altres cessions i transaccions de terrenys.

Finalment, hi ha altres elements que condicionen la percepció d'un o altre negoci. Les fàbriques cotoneres –les fàbriques en general– han estat percebudes com una activitat bruta i sorollosa, o si ho voleu, una activitat gairebé perversa, vinculada als pitjors defectes del sistema capitalista: l'enriquiment desaforat a canvi de l'explotació dels treballadors. En sentit contrari, el ferrocarril ha estat un element popular i simpàtic, socialment cohesionador i democràtic. Però les companyies ferroviàries del XIX van néixer per cobrir necessitats –com tota activitat econòmica– i generar beneficis als seus gestors –com tota activitat econòmica–.

Aleshores, perquè s'ha estat més magnànim amb Francesc Gumà que amb qualsevol dels industrials locals que també van contribuir a generar riquesa col·lectiva? Les derivades d'aquest debat podrien arribar a ser infinites.

Per a molts, aquesta reflexió resultarà del tot inoportuna, quan no impertinent. En soc perfectament conscient. Però és una reflexió que no va més enllà d'un exercici purament intel·lectual sense més pretensions que les de pensar i fer pensar.

6. Activitats preindustrials

6.1 Molins fariners

Encara avui, al voltant de Vilanova i la Geltrú es poden observar les restes antigues d'alguns molins fariners. Eren molins de vent, atès la falta de cursos fluvials al terme municipal. La falta de capacitat obligava a anar a moldre a alguns dels molins que hi havia al llarg del riu Foix. En terme de Cubelles s'hi localitzaven diversos molins, alguns d'ells encara existents amb més o menys èxit: el molí de Baix, el de la Palma, el de l'Estaper, el molí Nou, el del Salze o el de can Cucurella. El camí molinant, parcialment coincident amb el camí Ral, creuava el terme vilanoví anant de Sant Pere de Ribes a Cubelles, o viceversa. Al seu pas s'hi establirien més endavant alguns molins de vent com els d'en Llançà o els dos de la serra de Santa Llúcia.
El 1790 Francesc Papiol parlava de la manca d´aigua que afectava als molins de la comarca i al cost de la farina. Feia esment del projecte d´un caputxí que facilitaria la presència d´aigua: "que abundaria para fábricas y molinos de que estamos tan faltos, pues a lo menos tenemos que ir a una hora de lejos para moler los trigos [...]". [70]
L´any 1893 el vilanoví Teodor Creus parlava de la inactivitat, ja en aquelles dates, dels molins fariners.
Avui ens queden les restes urbanitzades de "Els Dos molins" a la serra de Santa Llúcia; el d´en Llançà que dóna nom al barri del Molí de Vent, o el molí de l´Escardó –molt deteriorat– a la zona de l'Ortoll. De l'antic Molí de l'Hort del Castell al Raval de Santa Magdalena de la Geltrú no en queda cap vestigi.
Poca cosa més a dir en relació als antics molins fariners. Dels fabricants de farina en parlarem en el capítol posterior corresponent a les indústries alimentàries.
Afegir, únicament, la singular presència a Vilanova i la Geltrú d'un molí marítim. Els molins marítims son freqüents en altres latituds, especialment a l'Oceà Atlàntic en forma de molins de marees.
En el cas de Vilanova es tractava d'un molí fariner que havia de ser activat per la força de les ones del mar. Avui, a la platja del far, a la zona de Sant Cristòfol, encara s'aixequen –més de dos cents anys després– les restes molt deteriorades del vell Molí de Mar. A semblança dels molins de marees oceànics, es pretenia fer pujar l´aigua a un nivell superior de manera que en el descens per gravetat fes girar la roda

[70] Segurament es referia als molins cubellencs. "[...] y a poca carestía de agua, a tres horas y muy a menudo hasta seis horas, que más de ser tan costoso, es de sumo perjuicio para el Público respecto a traernos las harinas de bastante lejos a precios muy subidos, de que se ven precisados dar mano las pobres gentes a causa de las dificultades de moler sus trigos" (Papiol 1790, p.50)

hidràulica del molí. En aquest cas l´aigua s´impulsaria a una bassa superior –i questa era la seva singularitat- mitjançant l´accionament d´unes bombes activades per l´empenta i l´embat de les ones. El projecte es va materialitzar, però la generalitzada calma i estabilitat de les aigües de la mar Mediterrània no hauria permès una activitat regular.

Els documents referents al particular, provenen del capítol de Informes y representaciones de l´Arxiu Històric de Barcelona i de la Correspondència Industrial (1802-1822) de l´Arxiu Comarcal del Garraf. Francesc Terrés i Serra, autor del projecte, dirigí una representació al Capità General amb data de 8 de novembre de 1798 explicant el propòsit de la idea motivada per la gran sequera de l´estiu anterior que havia provocat "la carestia de aguas en casi todos los molinos de Cataluña". Un situació que: "ha forzado y empeñado su discurso y practica a tantear y hacer molinos en parajes proporcionados en la orilla del mar". Terrés feia esment: "de una inventiva tan estimable que acaso no ha tenido ejemplar desde la creación del mundo".

Per aquesta raó demanava permís per poder construir el molí a la platja de Villanueva de Sitges [sic], on especificava, "no se causaria daño". Així mateix, demanava al Rei que per tal motiu se li concedís privativa per l´invent a ell i als seus fills per un període de 20 anys de manera que : "no se permita la imitación de ninguna fábrica que se haga con extracción de agua del mar en ninguna parte del Reino".

L´abril de 1799 presentà diferents informes a la Real Audiència insistint en la necessitat de construir el molí i reiterant la petició de privativa que acompanyava d´un plànol (vista en planta, vista frontal i dos perfils seccionats). Terrés es prestava a explicar detalladament la idea i els plànols. El setembre de 1802, ja construït el molí, Terrés es dirigia per escrit a l´ajuntament de Vilanova i la Geltrú acompanyant la instància i una Real Orden on, a requeriment del corregidor de Tarragona, el secretari d´Estat, altres autoritats i amb coneixement del Rei, s´instava a que fos: "el pueblo que tanto necesita de la màquina" qui facilités avançar els diners necessaris sol·licitats per Terrés per posar el molí "en estado de perfección".

Francesc Terrés i Serra, natural de Sant Martí de Riudeperes (Osona), es presentava com a "carpintero y fabricante de máquinas de extracción de aguas, artefactos y Molinos".

Els detalls de l´obra i funcionament del molí ens venen donats per la descripció feta per un anònim en carta adreçada al *Diario de Barcelona* i publicada el 9 i el 10 d´agost de 1801 on es parlava : "del molino que se ha plantado en la villa de Villanueva y Geltrú y ansioso de dar al público la primera noticia de tan útil invento". Els detalls eren exhaustius i l´inventor manifestava estar en condicions de poder multiplicar les bombes o, per tal de rendibilitzar l´energia, orientar les "pèndules" segons la direcció de les ones. Així, es permetia de poder qualificar el seu projecte com a un veritable "molino marítimo".

El molí va treballar, potser, uns pocs mesos l´estiu de 1801. Suficient per veure la inviabilitat d´aconseguir un bon rendiment amb una font d´energia tan irregular i feble com les ones de la Mediterrània. La construcció del port als anys cinquanta del segle XX provocà la formació de la platja i, així, el retrocés de la mar que va situar el molí molt lluny de l´aigua.
Consten diferents actuacions de consolidació de la construcció els anys 1950 i 1975.

6.2 Forns de calç

Des de molt antic que de les pedres calcàries, molt abundants al terme de Vilanova i la Geltrú, se'n treia calç. Aquesta s'obtenia per un procés de combustió del carbonat càlcic contingut a la pedra. Aquest procés d´escalfament entre 900 ºC i 1.000 ºC rep el nom de calcinació. L´escalfament del carbonat càlcic proporciona òxid de calç o calç viva i despreniment d´anhídrid carbònic.
Amb calç, sorra i aigua es podia fer argamassa o morter de calç, un element imprescindible per a la construcció. A més de conglomerant, la calç s'ha utilitzat històricament per emblanquinar la soca dels arbres fruiters que els aïllava d'insectes paràsits, per blanquejar paper a les indústries papereres, per adobar pell i cuirs, per emblanquinar parets o per desinfectar l´aigua. També s'havia emprat per a sulfatar les vinyes contra la plaga del míldiu. De fet, la calç s´utilitzava per a neutralitzar el sulfat de coure quan es preparava el brou bordelès per sulfatar les vinyes.
La cuita de les pedres calcàries es feia dins dels forns de calç. El forn era una cavitat cilíndrica de diàmetre i profunditat variables amb una boca d´alimentació del combustible per la part inferior. Sovint es construïen aprofitant el desnivell o pendent natural del terreny. Les parets interiors del cilindre (caixa) eren folrades per una capa de pedres. El conjunt rebia el nom d'olla.
El gruix de les parets de pedra podia ser de prop d´un metre. El diàmetre de l´olla era habitualment d´entre 4 i 5 metres mentre que la profunditat típica voltava els 3 o 4 metres.
La industria calcinera exigia de tres elements bàsics: la pedra com a matèria primera, la llenya com a combustible i comunicacions per acostar la calç als centres de consum.
Els forns de calç tenien dues parts ben diferenciades. A la part inferior hi havia la cambra de combustió on cremava i s´alimentava el combustible. La part superior era la cambra de càrrega on s´hi dipositaven les pedres en capes successives.
A la part superior s´hi posava una coberta de fang amb petites obertures, els fumerals, que ajudaven a la combustió. L´amuntegament de pedres començava en una primera volta que feia de base i que descansava en unes banquetes d´aproximadament un metre d´alçada que es recolzaven als laterals. Aquesta pedra de volta calia que fos de

diferents característiques per tal de no desfer-se primer.
Davant del forn s´acostumava a habilitar una plaça o esplanada que permetés l´amuntegament dels sacs de calç i les operacions de càrrega en carros per transportar-la. Per a obtenir una quantitat determinada de calç calia el doble de pedra crua. Es a dir, cada quilo de calç viva era el producte de dos quilos de pedra enfornada. Cal tenir present que les pedres que formaven el forn eren també calcàries i per tant patien el desgast de les altes temperatures. Això vol dir que el forn de calç tenia una vida útil d´unes quantes fornades. Efectuats aquests serveis, i tenint present que es molt possible que en aquest temps les pedres per cremar de les rodalies haguessin minvat , era més efectiu construir-ne un de nou en un altre indret que no pas refer-lo.
El 1790 Francesc Papiol indicava que els forns de calç "estan regularmente fuera del término para tener más a la mano las leñas para cocerlos", i el historiador Garí anotava el 1860: "para el abasto de la villa se construyen constantemente caleras al pie de nuestras montañas". [71]
La preparació per les cuites de calç eren llargues i feixugues i podien durar de l´ordre d´uns tres mesos. S´iniciaven entre els mesos de gener i febrer quan la feina al camp era més escadussera. La cuita durava de quatre a cinc dies i podia allargar-se fins els deu o dotze en forns de gran capacitat. L´operació es vigilava nit i dia en torns de dos en dos i calia alimentar el forn contínuament per evitar que s´apagués.
Cal tenir en compte que algunes fonts parlen de que eren necessaris una mitjana d´entre vuit i deu homes per tenir cura d´un forn i una fornada de calç.
Era molt important controlar el nivell de combustió. En començar sortia el fum negre i cap al final de l´operació aquest assolia un to groguenc. L´altre indicador essencial era la disminució de l´alçada de la columna de pedres o del caramull que encimbellava la construcció a mida que disminuïa el seu volum. Aquest caramull o coroneta estava integrat per pedruscall. Una reducció que podia assolir fins a mig metre d´alçària. Les pedres mes grans es posaven a la part inferior mentre que les més petites anaven a la part més superior de l´amuntegament de calcàries.
Per valorar l´estat de la cocció el calciner es fixava també en el canvi de color de la pedra cuita.
Per apagar el forn normalment s´hi abocaven cabassos de terra. Per buidar-lo era necessari que el forn es refredés i per això calien prop de trenta hores.
Habitualment la feina de calciner es complementava amb les tasques pròpies de pagès.
La industria tradicional de la calç va iniciar la seva decadència entrat el segle XX. Fer de calciner es convertí aviat en una feina feixuga i mal remunerada. "Qui fa calç

[71] Papiol (1790), p.50 i Garí (1860), p.208

va descalç", feia la dita popular.
La distància dels forns als punts de venda, en definitiva el transport, era un factor determinant que repercutia en el preu del producte final.
L'activitat permetia fer calç i desbrossar el bosc. Sovint, el propietari d´una finca forestal permetia als calcinaires de construir un forn per treure´n algun benefici, i a canvi aquests netejaven l´entorn de llenya seca i vegetació afavorint el creixement d´arbres i pastures.

7. La Vilanova comercial

7.1 Rutes i productes

El primer canvi estructural de caire sòcio-econòmic que va impactar a la història de Vilanova i la Geltrú fou el pas progressiu d'una economia de base agrària a una de base comercial, tenint en compte que la segona no només no postergà la primera sinó que la va incentivar. Així, als segles XVII i XVIII la vinya va anar guanyant protagonisme en detriment dels cereals, alhora que els vins i aiguardents resultants es convertiren en la preuada mercaderia que impulsaria el comerç cap a l'Europa atlàntica o les colònies americanes.

S'obria un nou i apassionant escenari en la història de a ciutat, a través dels camins que li eren més propis i favorables: la mar.

Certament, ens centrarem en els mercats d'ultramar perquè es on la majoria dels vilanovins focalitzaren la seva atenció, acceptant –com deia Fontana– qua masses vegades hem ignorat el mercat interior. Antoni Segura també demanava més atenció per "les diàspores mercantils catalanes i el seu paper en la formació del mercat interior i, en menor mesura, en la configuració de l'estat liberal". Un paper que, repetim, tingué poc impacte en el cas dels garrafencs –amb algunes excepcions que explicarem–, i en canvi fou més evident en casos com l'Anoia. [72]

Però anem a pams. Allò no era nou. El 1340 el Rei Pere III havia autoritzat la càrrega i descàrrega de mercaderies a les platges de Cubelles i de Vilanova. Un privilegi a l'abast de molts poques poblacions. Passats els anys, el 1599 el monarca Felip III havia permès l'exportació cent bótes de vi de collita pròpia a la Mediterrània i l'Atlàntic europeu, atès que el mercat americà era monopoli de la Casa de Contractació de Sevilla. Finalment, el 1778 amb Carles III arribava per Catalunya el decret de lliure comerç amb Amèrica, tot i que els catalans feia temps que havien cercat alternatives per mercadejar amb l'altra riba de l'oceà.

Vilanova i la Geltrú s´afegí del primer moment a l'important moviment comercial del segle XVIII. El comerç, inicialment incipient, aniria transformant les estructures econòmiques del país, la seva mentalitat i la seva fisonomia. L´oportunitat de bons mercats pel comerç de vins i aiguardents afavoriren la transformació agrícola que canviaria el conreus de grans per una decidida expansió cap un gairebé monocultiu de vinya. S´abandonava d´aquesta manera, en paraules de Vilar, una economia purament agrícola.

L'increment de població durant una part del segle XVIII –malgrat els efectes de la

[72] Pérez-Segura-Ferrer (1996)

guerra de Successió– i l'increment de l'activitat agrària, permeteren un important desenvolupament del comerç. L'embranzida de l'economia vitivinícola llimava els nivells salaris agraris, alhora que aflorava un potent capitalisme comercial.
Els conreus de vinya reduïen dràsticament les superfícies de cereals, amb impacte sobre la demografia, tenint en compte que la vinya és més intensiva en mà d'obra que els cereals.
El capital comercial s'invertirà en noves terres, en teixir uns potents canals comercials i en el naixement d'activitats preindustrials o proto-industrials: establiments de teixits d'indianes, indústria de boters o fassines d'aiguardent.
El comerç d'aiguardent –previ al del vi– agafaria una especial empenta durant la guerres de França, Holanda i Anglaterra, que provocaria el bloqueig dels ports francesos i beneficiaria la sortida dels productes catalans cap a l'Europa Atlàntica i nord del continent.
La platja o rada de Vilanova i la Geltrú es convertiria en la porta de sortida dels vins i aiguardents de producció pròpia i de bona part del Penedès.
Vilanova i la Geltrú inicià aleshores una mesurada però decidida aposta pel desenvolupament comercial mercès al sentit d´oportunitat i l´explotació dels recursos disponibles que abans s´han esmentat. L´ofec de l´economia de base agrícola, collites irregulars, baix rendiment i inclemències vàries desviaren molts homes de les tasques tradicionals del camp cap a experiències comercials més innovadores i de bones expectatives.
Malgrat tot, la dinàmica comercial estava també lluny de gaudir d´una posició còmoda i estable: fragilitat dels preus, bloqueigs marítims provocat per les continuades guerres, les inclemències de la mar, inestabilitat a les colònies... Una situació que abocava sovint a crisis irregulars i repetitives que motivaren, com explicava Freixa, a l´emigració cap a terres americanes. [73]
Els aiguardents i el vi exportats serviren de moneda de canvi per la importació de productes colonials i per finançar la compra de cotó amb que alimentar les fabriques cotoneres aixecades posteriorment a partir de l'acumulació de capitals comercials.
S´exportaven vins majoritàriament negres, amb molt de cos, per assegurar les seves característiques durant el periple oceànic. Sovint es buscaren productes vinícoles alternatius i especialitzats amb un factor diferencial de qualitat per a garantir uns

[73] "Con el auge del comercio a finales del s.XVIII, fue necesaria una población numerosa para el desarrollo de ésta actividad. El campo de Villanueva no era suficiente para dar vis a la colmena humana que se apretujaba en el recinto amurallado y fuera del mismo. El comercio daba vida a multitudes, siempre que no se rompiese la continuidad del mismo, pero cuando las frecuentes guerras alteraban el orden del ciclo mercantil, se paralizaban los negocios, y no pudiendo el campo absorber aquella masa de población, aumentaban los parados, y Villanueva quedaba sumida en el desamparo. Muchos villanoveses emigraron a las Antillas a probar suerte forzados por aquellas crisis, y éste fue el orígen de no pocas fortunes" (Freixa 1954, p.119)

marges de beneficis més elevats. La malvasia de Sitges es presentava com a exponent d´aquesta argumentació.
En paraules del mateix Vilar, malgrat la qualitat mediocre dels vins catalans, aquests s´exportaren en quantitats importants. Per això es tenia el monopoli colonial !
Els dos canals comercials majoritari foren les terres de ultramar i el nord d´Europa, sense desmerèixer la Mediterrània Oriental o les costes de Galicia. Del nord d´Europa i països bàltics i escandinaus retornaven fustes de qualitat i bacallà. D´Amèrica venien productes colonials com el sucre, el cacau, cuir, cera i una grans diversitat de mercaderies.
Com s´ha posat de manifest, els excedents d´aquests colonials no absorbits pel mercat interior eren reexportats a l´est de la Mediterrània, Rússia i Ucraïna, a canvi de blat. D´aquesta manera trobem un negoci a tres bandes. A canvi de vi s´obtenia sucre, i a canvi de sucre s´adquirien cereals.
Els copiadors de cartes dels comerciants de l'època permeten fer-se càrrec dels neguits, les alegries, les negociacions, els riscos i les oportunitats que oferien a cada moment els productes de importació i exportació.
Amoïnaven les pedregades, la sequera, les guerres, les insurgències o els temporals; però calia mirar sempre endavant, emparats en la declaració del *sempre més y may menus*; principi fonamental i inalterable de tants comerciants catalans i vilanovins. [74]
Vilanova i la Geltrú participà a les dues principals rutes comercials americanes. la de les Antilles permetia l'exportació de vins, aiguardents i altres productes a Cuba o Puerto Rico. Allà carregaven productes colonials com sucre, cafè o cacau i, abans de retornar, passaven per Nova Orleans a carregar cotó en floca per les indústries cotoneres.
L'altra ruta era la del Riu de la Plata. Dels ports catalans s'exportava vi, sal i altres productes a Buenos Aires i Montevideo. Allà es carregava el tasajo que després era desembarcat a les Antilles. A les illes caribenyes es feia provisió de productes colonials per retornar a Europa, junt amb el cotó en floca que es carregaria en una darrera escala al port nord-americà de Nova Orleans. [75]
La també coneguda "ruta del tasajo" havia admès en altres èpoques alguns variacions més lucratives. Un comerç triangular en que s´exportava vi, aiguardent, oli, paper o fruita seca cap a Rio de la Plata i comarques adjacents de l´Argentina. Allà carregaven de tasajo –carn de boví seca i salada–, que consumien els esclaus del nord d´Amèrica i les Antilles. Descarregaven en aquestes terres i carregaven productes colonials de retorn com cotó, sucre, cacau o fusta. La mateixa ruta podia

[74] Aquesta expressió la trobem escrita, per exemple, en algunes cartes que el vilanoví Josep Oriol Puig i Ivern creuava amb el seu germà i cosins, socis del negocis comercials a tres bandes entre Vilanova i la Geltrú, Barcelona i Puerto Príncipe a la illa de Cuba. El "sempre més y may menús" el trobem ja en una carta de 19 d'octubre de 1843. (Tubau 2016, p.124)
[75] Pascual-Nadal (2008), p.461

complementar-se fent una primera escala a les costes de Guinea per proveir-se d´esclaus per portar cap Amèrica.

Amb tot, l´eix del comerç vilanoví gravitaria al voltant de les activitats vinícoles i productes derivats d´aquesta mateixa activitat, sense oblidar altres elements de subsistència i d auxiliars.

Com hem avançat, el comerç marítim de Vilanova i la Geltrú patiria una primera sotragada en fer-se efectiva la línia del ferrocarril de Barcelona a Vilafranca del Penedès el 1865. Part del comerç de vins i aiguardents del Penedès interior es canalitzarien a partir d'aquell moment directament cap el port de Barcelona, estalviant costos de transport. Cal advertir que una part important de les mercaderies que sortien per la platja de Vilanova no anaven directament a Amèrica, sinó que eren transportades en forma de cabotatge fins al port de Barcelona on eren reembarcades per creuar l'Atlàntic.

Vins i aiguardents foren els productes preferents que s´exportaren des de Vilanova i la Geltrú. La platja de Vilanova era la sortida natural de les mercaderies del Penedès interior, com també ho era la platja de Sant Salvador al Vendrell.

Un *Diccionario geográfico-universal* redactat el 1834 a càrrec d' "una sociedad de literatos" deia de Vilanova: "su cosecha más abundante es la del vino, que se calcula por un quinquenio en 36.000 cargas al año, resultando un sobrante de 20.000 cargas que se exportan a la Habana; pues por su fortaleza y sequedad es de lo más a propósito para pasar aquellos mares". [76]

Per tot plegat, ben aviat el comerç vinícola fomentà les primeres pràctiques proteccionistes. Així, el 24 de març de 1689 els jurats de Vilanova i la Geltrú promulgaven aquesta ordre: "que ninguna persona puga entrar vi negre, blanc hi aiguardent en pena de 25 lliures i la mercaderia perduda".[77]

Certament, era ben sabut que en arribar la calor el vi de l'àrea de Vilanova "acostumbra a picarse y volverse agrio". Així ho feien saber els venedors de vi en les seves al·legacions per "impugnar lo dispuesto por el Almotacén en sus pregones acerca del precio y medida del vino" derivats de la normativa imposada pel Consell de Cent de Barcelona el 1681 als revenedors de vi per tal de complir les mesures de venda. Quan es queixaven de les dificultats per vendre "el sutil vino de la costa", feien al·lusions directes a Vilanova. [78]

---

[76] "Su playa, habilitada para el cabotaje, facilita la exportación e 48.000 cargas de vino anuales, 15.200 de aguardiente". També parlava de "la importación de duelas que sirven para la construcción de 12.000 pipas, 6.000 medias pipas y 4.000 barriles que se construyen anualmente, calculado por un quinquenio" (*Diccionario geográfico-universal*. Barcelona, 1834, p.735)

[77] La mercaderia confiscada seria repartida a parts iguals entre l´acusador, els oficials que executen el servei i l´hospital. (Virella (1978), p.207)

[78] En relació al "vino sutil de la costa" s'indicava: "que es el vino que dichos taberneros acostumbran vender a la medida en verano, por cuanto el vino del Campo y Villanueva no es posible venderlo a la medida, porque al llegar el tiempo del calor de ordinario acostumbra a picarse y volverse agrio; y el vino sutil de la costa se paga

Més enllà de les dificultats que oferia el comerç d'unes o altres mercaderies o el pas del ferrocarril per l'interior, el comerç marítim vilanoví va decaure amb la consolidació de la indústria. L´expansió dels vaixells a vapor també arraconà formes de navegació més primitives. Els velers tradicionals aviat deixarien de ser competitius. Però hi havia altres elements. La desfeta provocada per la plaga de la fil·loxera que afectà les vinyes i, per tant, el comerç vinícola, o la inestabilitat i pèrdua final dels mercats protegits de les colònies americanes, també minaren les espectatives de desenvolupament del sector comercial.

El comerç de vins i aiguardents dels vilanovins a les costes de l'Europa atlàntica va comportar un fenomen addicional ben singular: l'assentament d'una burgesia comercial a Galicia. En els continuats periples cap a les costes de la mar Bàltica i l'oceà Atlàntic, alguns vilanovins i geltrunencs s´instal·laren a redós de les ries gallegues on desenvoluparen negocis de peix salat i forjaren el naixement d´una veritable burgesia comercial i marinera. Els vilanovins s´instal·len a La Corunya, El Ferrol, Laxe, Murgados o Vigo. Des d´aquelles latituds controlaven una part important del comerç de pesca salada: bacallà, seitons i sardines, que després distribuïen a diferents ports de la Mediterrània. Alguns d'aquells cognoms vilanovins s'han perpetuat a les costes gallegues fins els nostres dies.

Luis Alonso, Xan Carmona o Antonio Meijide, han estudiat en profunditat aquestes interaccions comercials amb les costes gallegues, especialment entre 1750 i 1830. La majoria d'aquells catalans es dedicaven a la pesca i conservació de peix –salaons– per poder abastir Catalunya. No és banal el fet que a partir de 1764 molts catalans utilitzaven el port de A Coruña com a alternativa al de Cadiz per arribar a Amèrica.

Carmona i Alonso indicaven que els orígens empresarials de la indústria de conserves de peix gallega es trobava en els pilots i negociants catalans que s'instal·laren a les ríes buscant un producte de retorn als vins, aiguardents i estampats de cotó. Ells foren els que desenvoluparen els salaons de peix, passant d'un model tradicional a un model industrial. [79]

Alguns dels vilanovins que s'instal·laren a Galícia formaren xarxes de distribució en forma de societats mercantils de vins, aiguardents i pesca salada. També contribuïren a la modernització dels procesos. En paraules de Carmona i Alonso: "La tecnología del prensado, que ellos contribuyeron a difundir, era muy simple y permitía conservar la proteína del pescado durante más tiempo, el suficiente para que el largo viaje de retorno no alterase su sabor". Un dels exemples explicats és el

hoy a razón de veinticinco reales la carga y todos los días va subiendo por ocasión del mucho vino de la costa y de otras partes que se saca del presente Principado y llevan fuera Reino". (Carrera 1946; Vol. VI, p.590; citant fonts del Registre de deliberacions de l´Arxiu Històric de Barcelona)

[79] Carmona-Alonso (2006), p.281

de Pau Albà de Vilanova de Cubelles que importava vins del Camp de Tarragona des de Galicia i retornava pesca salada. A Catalunya també es carregaven productes agraris i manufactures, alguns dels quals eren reexpedits des de Galícia a Perú o Rio de la Plata, d'on retornaven cuirs, plata, colonials ...

Entre els negociants vilanovins destacaren: Pere Marich Sanromà, Pere Marich Serra, Josep Martí, Tomàs Ricart, Jaume Comas, Pelegrí Riba, Antoni Marquès, Josep Fontanals, Pau Rafecas, Agustí Sabrià, Blas Illas, Josep Vadell, Tomàs Vadell, Josep Bujons, Antoni Domenech, Miquel Domenech, Miquel Gassó Miró, Josep Inglada, Joan Ortoll, Joan Puig Escardó ... [80]

Xan Carmona aporta l'exemple del vilanoví Fèlix Ricart associat el 1840 amb Josep Dotras de Blanes i Narcís Carreras de Sant Feliu. [81]

A partir de 1830 aquelles xarxes de negocis anaren a la baixa degut a la crisi agraria gaallega i l'impuls de la iondústria textil catalana. Una part important dels negocis de conserves de peix en llauna de primers de segle XX son la continuïtat d'aquells antics salaons Les destinacions comercials a l´Atlàntic nord prengueren més força en saber aprofitar les adversitats que impactaven en altres països en competència directe, especialment en el sector vinícola. En son bons exemples les guerres entre França i Anglaterra o la plaga de la fil·loxera que afectà les vinyes franceses abans d´arribar al nostre país. Sovint, la conjuntura internacional forçava a definir canvis estratègics lligats a l'activitat comercial.

El 1773 es publicava a Vilanova i la Geltrú el *Reglamento de navegación, pesca, carga y descarga y gobierno político y económico de los matriculados de éste partido de Villanueva de Cubellas*, obra de Manuel de Zaldive, comissari de marina i inspector del departament de Cartagena. El text pretenia regular totes les activitats marítimes que tenien lloc a la població.

A partir de 1706 la monarquia espanyola permeté un comerç limitat entre Barcelona i Amèrica sense passar pel monopoli de Sevilla o Cadiz. Els posteriors processos liberalitzadors tingueren lloc el 1756, el 1765 o el 1772. Però no serà fins el 12 d´octubre de 1778 quan Carles III promulgava el reglament de lliure comerç amb Amèrica. Una fita que autoritzava l´exportació a Amèrica des de tots els ports de l´Estat, trencant qualsevol monopoli del passat. Els catalans agraïren generosament el gest de Carles III. No obstant, cal no oblidar també que aquella resolució era fruit de les pressions i continuades demandes dels comerciants catalans i les seves institucions, especialment la Companyia de Comerç de Barcelona a les Índies i la Reial Junta de Comerç de Barcelona. Cal no oblidar que la liberalització del comerç americà aportaria quantioses rendes a l´espoliada economia reial i estatal, malmesa per anys de dispendis onerosos i campanyes militars ruïnoses. Com s´ha indicat

[80] Alonso (1996)
[81] Carmona (1996)

abastament en relació a la corona castellana, ja que no s'havien repartit els guanys en temps d´esplendor, calia repartir les despeses i les pèrdues en el moment de la davallada. Com acostuma a passar, es privatitzaven els guanys, però es socialitzaven les pèrdues. A partir d'aquell moment, una part no menyspreable del comerç català concentrat a la Mediterrània o al nord d'Europa es desvià cap els mercats colonials protegits d'Amèrica.

La magnitud de l'activitat comercial a la platja de Vilanova i la Geltrú va suposar diverses reivindicacions. Una d'elles implicava habilitar la rada vilanovina per l'exportació directa, sortejant el comerç indirecte a través del port de Barcelona. També calia millorar els serveis de la duana per importació i exportació de mercaderies i, òbviament, la de disposar d'un autèntic port.

En aquests fronts intervingueren alguns dels representants de les principals nissagues comercials de la població amb cognoms com: Papiol, Samà, Raldiris, Font, Riudor, Arrufat i altres.

Les primeres informacions sobre els volums comercials de la ciutat ens venien facilitades per Francesc Papiol i corresponien a l'any 1789. [82]

A les respostes al qüestionari Zamora, Papiol assenyalava que Vilanova i la Geltrú era un "Pueblo elevado a Villa, y de los más famosos del Principado", i que per aquells dates comptava amb una població de 7.735 habitants. En un altre punt constatava que "se halla la Agricultura en el más pujante estado, debiéndose la mayor parte a la industria y trabajo de los moradores del país".

Els elaborats provenien de la fàbrica de pintats de indianes, de l'establiment de puntes o randes, dels tallers de bótes i, en menor mesura, dels negocis de llautó, cordills, barrets, sabates, manufactures de ferro i coure o teixits de fil i de seda.

A tot plegat calia afegir-hi el moviment de 36.000 càrregues de vi negre, 9.500 càrregues d'aiguardent "prueva de azeite" i 14.259 càrregues d'aiguardent "prueva de Olanda".

El total del comerç actiu o d'exportació era valorat en 14.468.262 rals. Aquelles dades incorporaven "792.000 rals como cantidad que anualmente se extrae de Villanueva a la Playa del Vendrell en este Principado para pago de los licores que se cargan allí, y para pago de Derechos reales". Altres 640.000 r. "Item a las Costas de Valencia y Andalucia para el mismo efecto".

El comerç passiu o d'importació era valorat en 6.730.711 rals, consignant aquí el valor dels gèneres que Vilanova i la Geltrú comprava com a matèries primeres o pel consum dels veïns.

Les matèries primeres que anaven a les fàbriques pujaven a 2.813.611 rals, detallant que per la fàbrica de pintats de indianes eren "1.000 piexas de lienzo Laval; 2.500 de Platillas; 2.800 de Algodón en blanco; colores y demás ingredientes" amb un valor

[82] Papiol (1790)

de 1.023.125 rals; pels tallers de boters es comptabilitzaven 1.416.681 rals ; i seda i fil per valor de 95.700 rals per l'establiment de puntes. S'observaven altres materials com el cànem pels corders, llana per barrets, llautó, pells i cuirs adobats, ferro o coure. El 1845 entraren 22.269 tones de mercaderies i se n´exportaren 20.862.

El historiador Garí apuntava que el 1845 s'embarcaven a la platja vilanovina 24.000 pipes de vi i de 5 a 6.000 pipes d´aiguardent. El 1860 les pipes de vi exportades foren de 43.675. [83]

J.A. Garí detallava els moviments de mercaderies de la platja vilanovina produïts el 1860. Dades d´exportació i importació a partir dels moviments de duanes i també del comerç de cabotatge. Posava de manifest que de l´estranger s´importava carbó mineral i dogues per a piperia (bótes) i s´exportava vi blanc. En règim de cabotatge s´embarcava aiguardent, fruites en conserva, vi negre i bótes buides i, altrament, s´importaven garrofes i cèrcols. Els ingressos per rendes de duana l´any 1860 en concepte des drets aranzelàries era de 261.433 rals de billó. A l´equador del segle XIX cada any entraven a la rada vilanovina entre 1.000 i 1.500 vaixells.

El 1851, els autors de *Los Misterios de Villanueva*, anotaven que les exportacions de vi arribaren a les 50.000 càrregues i les d´aiguardent a les 20.000. Vi exportat a les colònies americanes, "para la Habana en su mayor parte, para cuya travesia es el vino el más a propósito que se conoce por su fuerza y consistència". [84]

En el capítol de les importacions destacaven el carbó de pedra, el cotó; dogues de fusta i cèrcols de ferro per fer bótes; farina, arròs, garrofes, oli o llegums.

Albert Virella, citant dades del Ministeri de Hisenda, comptabilitzava pel període de 1860 a 1875 un moviment de mercaderies a la rada vilanovina de 57.000 tones anuals. [85]

Altres fonts indicaven volums lleugerament inferiors, però sempre al voltant de les 50.000 tones. El projecte de port de 1875 assegurava que amb la nova infraestructura el moviment de mercaderies podria enfilar-se fins les 75.000 tones.

De totes les fonts que oferien valoracions quantitatives del comerç vilanoví, un dels textos que aportava dades més significatives dels moviments comercials del set-cents és el que duia per títol *Guide des Négocians dans toutes leurs entreprises mercantiles, o una traité instructif sur le commerce de cent vingt-six villes commerçantes de l´Europe, de l´Asie et de l´Afrique*. Un voluminós tractat obra de M. Laurent Lipp, editat en primera edició a Montpeller l´any 1793.

Es tractava d'una guia comercial de gran abast, una mena de *who is who* en la dinàmica comercial de l'època. Alhora, el treball de Lipp oferia una visió precisa dels centres i productes comercials que es movien a Catalunya. [86]

---

[83] Garí (1860), p.243

[84] Pers et al. (1851), p.22

[85] Virella (1992), p.64

[86] Dels "produits de la Catalogne" s'hi deia : "Ils consistent principalement en vins, dont la plus grande partie

Josep Coroleu –com molts altres historiadors– utilitzà en la seva *Història de Villanueva y Geltrú* dades provinents del text de Lipp. Un volum que, en paraules del propi Coroleu, li fou cedit per l'industrial i polític Josep Ferrer i Vidal. Ben bé podria tractar-se del mateix exemplar que actualment es troba a la Biblioteca del Museu Víctor Balaguer de Vilanova i la Geltrú, atès que entre les seves pàgines s´hi trobava un full manuscrit del industrial.

Però tornem al contingut de la *Guide.* El text feia un viatge per les principals places comercials situant les dades i els indicadors comercials més significatius. Això és el que se'n deia de Vilanova i la Geltrú:

> Assez considérable par son commerce d'exportation, et par celui que font ses habitans à l'Amérique, en galice et ailleurs. Ses environs sont extrêmement fertiles en vins rouges, et principalement Cubellas et les colines de Ribas; celui de ce dernier endroit est foncé en couleur, d'un goût net et exquis, et d'une force correspondante, et par conséquent les plus propre pour être transporté à l'Amérique espagnole septentrionale, en Russie et ailleurs, et à résister à de longs trajets sans la moindre altération dans sa qualité. Par contre les vins des envions de Villanova et de Cubellas sont moins foncés en couleur, de moindre force, et d'un goût tant soit peu moins agréable. Il se recuille également dans les susdits endroits deux espèces de vins blancs, qu'on nomme Macabeo Xarello, dont le goût n'est pas des plus agréables, et tardent à se clarifier. Il s'en exporte année commune environ 300 pipes pour la Russie, la Flandre, et la Baltique. Quant aux vins rouges, on en embarque environ 8 à 9000 pipes par an pour l'étranger. [87]

Cal advertir que Josep Coroleu no estava d'acord amb algunes de les apreciacions que feia Lipp en relació als vins locals, expressant: "tenemos el disgusto –o major– el gusto de no participar de esta opinión".

Lipp també indicava que s'exportaven entre 6.500 i 7.000 bótes d´aiguardent fabricades a les rodalies i a "la fèrtil i propera plana del Penedès".

---

est convertie en eaux-de-vie, en bleds, huiles de trésbonne qualité, legumes de toute espèce, amandes, noissettes, caroubes, châtaigues, pignons, miel, anis, chanvres, fruits, exquis, etc. Il y a ègalement en Catalogne des mines de fer, de marbre et de jaspe très-renommés, quelques-unes d´étain, de plomb, d´alum, de vitriol, de sel de saturne, d´or et d´argent, etc." (Lipp 1793, p.199)

[87] Traducció al català: "Considerable pel seu comerç d´exportació i pel que fan els seus habitants a Amèrica, a Galicia i altres indrets. Les seves rodalies són extremadament fèrtils en vins negres, i principalment Cubelles i els turons de Ribes. Els d´aquest darrer indret d´un color fosc, d´un gust net i exquisit i de força proporcionada i conseqüentment el preferit pel transport a l´Amèrica espanyola septentrional. a Rússia i d´altres indrets, per resistir llargs trajectes sense que es modifiqui la seva qualitat. Pel contrari, els vins de les rodalies de Vilanova i de Cubelles són inferiors en color i força i d´un gust no tan agradable. Igualment, es cullen en els esmentats llocs dues varietats de vi blanc, anomenats Macabeu i Xarel·lo, d'un gust no gaire agradable i que triguen a clarificar-se. Se n'exporten anualment prop de 300 pipes cap a Rússia, Flandes i el Bàltic. En quan als vins negres, s'embarquen anualment de 8 a 9.000 pipes a l'estranger" (Lipp 1793, p.211)

7.2 Navegants i comerciants

La Vilanova comercial no hagués estat possible sense la Vilanova de la vinya, els vins o els aiguardents. Però tampoc hagués estat possible sense comerciants arriscats o navegants intrèpids disposats a jugar-se la pell en els periples transoceànics.
Les estades més o menys llargues i l'anar i venir de l'Europa atlàntica o de les colònies americanes forjaren un determinat caràcter i temperament.
Així ho reconeixia Francesc Papiol el 1790: "El genio dominante de las gentes del pueblo es dócil, humano y liberal por lo regular, pero cuando emprenden algún asunto saben seguirlo con tesón mayormente cuando no les tocan el bolsillo. Algo tienen de fanfarrón cuando vienen de viaje sus marineros comerciantes, que luego quieren apostarlos con los Señores, síguenles sus mujeres, y así ha ido extendiéndose la vanidad y lujo en el pueblo". [88]
La navegació comercial no va ser fàcil pels emprenedors dels segles XVIII i XIX. Fos per l´estat del temps i la mar, la fragilitat de les embarcacions, les continuades guerres que forçaven els bloqueigs comercials dels ports, o les incursions dels pirates i corsaris turcs i barbarescs provinents majoritàriament del nord d'Àfrica, els trajectes eren una font constant de perills.
Potser per aquesta mateixa raó, a finals del segle XVIII, ja hi havia a Vilanova i la Geltrú una companyia d'assegurances . Ho constatava el mateix Papiol: "hay en el pueblo compañia de seguros para los géneros que se envían por el mar a todas partes".
Un dels conflictes bèl·lics que més afectà el comerç marítim fou la guerra que enfrontà Espanya i Anglaterra entre 1796 i 1802. D'altra banda, la guerra napoleònica o del francès (1808-1814) permeté una etapa expansiva del comerç vilanoví, en refugiar-se a la ciutat alguns ciutadans i institucions econòmiques que havien fugit de Barcelona.
Habitualment, el comerç transatlàntic era cobert amb velers de grans dimensions: fragates, corbetes, bergantins o goletes. Altrament, per la navegació de cabotatge s'utilitzaven pollacres, pailebots, llondros i llaguts.
L'expertesa dels mariners de Vilanova i la Geltrú i Sitges era posada en valor per la historiadora Birgitt Sonesson: "aunque estos pueblos nunca tuvieron astilleros tan activos como algunos otros, en 1726, sus marineros ya habían adquirido una experiéncia en la navegación oceánica que sobrepasaba a todos, excepto a los de Mataró y Tortosa". [89]
L´any 1773 es comptabilitzaven 53 embarcacions matriculades aptes pel tràfic

[88] Papiol (1790), p.79
[89] Sonesson (1995), p.22

marítim. La seva capacitat anava dels 200 als 5000 quintars de càrrega. Virella apuntava que les naus de més de 2.500 quintars feien les rutes de Galicia i Amèrica. Les de volum entre els 500 i els 2500 quintars eren destinades a les costes andaluses i, finalment, les de menys capacitat, per sota dels 500 quintars, feien cabotatge entre ciutats catalanes. [90]

Dels navegants, pilots i mariners vilanovins del vuit-cents en feia una referència molt detallada Vicens Carbonell a *La marineria vilanovina en el segle XVIII*.

A la prestigiosa escola de pilots d´Arenys de Mar, els matriculats originaris de Vilanova i la Geltrú a les darreries del XVIII i inicis del XIX –un total de 65– situaven la població en quarta posició darrera d´Arenys, Mataró i Canet. [91]

Per l´any 1784 Pierre Vilar citava la presència de vint-i-cinc vaixells de comerç a Vilanova i la Geltrú, d'acord a les dades aportades pel cònsol de França. Unes xifres similars a les de Barcelona, Mataró, Canet o Sitges. A la seva monumental *Catalunya dins l´Espanya moderna*, Pierre Vilar detallava alguns aspectes de l´expedició que entre 1778 i 1786 realitzaren el capità de veler Cristòfol Farré i el sobrecàrrec Magí Escardó, ambdós de Vilanova i la Geltrú, a bord de la Nostra Senyora del Roser. Un periple transoceànic que els dugué a Cuba com a final d´etapa i on s´allotjaren a casa del també vilanoví Joan Marí. La coincidència amb d´altres convilatans portà Vilar a exclamar: "Sembla que tot Vilanova s´hagi donat cita a Cuba!". [92]

A les respostes de Papiol al qüestionari de Zamora de 1790 s'hi consignaven 31 embarcacions, 16 amb uns 5000 quintars –unes 200 tones– que feien cap a Amèrica i també el nord d'Europa o Rússia. Les altres 15 d´una capacitat entre els 300 i els 350 quintars –de 12 a 14 tones–, es dedicaven al comerç de cabotatge: "las embarcaciones mayores van regularmente a la América, y alguna tal qual a Rusia, éstas van todas a cuenta de los vecinos de la Villa".

Com no podia ser d'altra manera, la proximitat de pilots d'embarcacions i grans navegants, era una experiència admirada i seguida per les generacions més joves.

Com deia Papiol: "los niños que empiezan a trabajar (prescindiendo aún de los que están empleados en las fábricas) ganan por la respectiva su buen jornal en el embarco de géneros de que cuida el Gremio de Marineros, empezándolos así a aficionar al trabajo y a la Marinería". [93]

---

[90] Virella (1980), p.3

[91] Vilar apunta la procedència dels matriculats entre els anys 1779 i 1809: Arenys de Mar (249), Mataró (205), Canet (111), Vilanova i la Geltrú (65), Calella (59), Sitges (41),..., Barcelona (26). Per aquest mateix període la correlació entre Catalunya i la resta de l´Estat Espanyol era de 1.014 a 47 matriculats. (Vilar(1987, Vol.IV, p.423)

[92] Seguint Vilar: "L'origen de l´expedició és, una vegada més, el Ponent vitícola, no pas Reus aquesta vegada sinó el Penedès. Totes les persones citades com a subscriptores de les compres de les embarcacions o dels cargaments són de Bilanova; també en són originaris diversos mariners" (Ib.; Vol.IV, p.300)

En un altre moment ens diu: "I, des dels anys 1780, trobarem a l´Havana aquestes petites colònies d´homes de Vilanova, disposats a albergar llurs compatriotes catalans, a finançar-los el retorn" (Ib.; Vol IV, p.394)

[93] Papiol (1790), p.66

En aquella cursa transatlàntica hi trobem altres navegants d'origen vilanoví o geltrunenc com el pilot Feliu Boada i Ferret (Vilanova i la Geltrú, 1797-1878). A primer quart de segle XIX apareixia com a patró de la pollacra San José, i temps després al bergantí Paquete de Villanueva, amb els que feia rutes comercials a Cuba o Puerto Rico. D´altres mariners dignes d´esment foren: Andreu Fontanals, Josep Escardó, Josep Serra, Francesc Urgellés o Joan Vilaseca entre d´altres.

L´any 1809 el port o rada de Vilanova fou habilitada en qualitat de primer rang, a semblança dels de Salou o Blanes.

Molts foren els comerciants d'origen vilanoví o geltrunenc que s´escamparen per les colònies americanes cercant els beneficis dels negocis de importació i exportació de mercaderies. També tràfic d´esclaus, en paraules de Jordi Maluquer "el més lucratiu de tots els lucratius negocis que hom podia emprendre a Cuba".

Però no tots aquells il·lusionats emprenedors tingueren l´èxit esperat. Molts d´ells retornaren a casa sense que la fortuna els hagués acompanyat. Com va il·lustrar de manera magnífica Narcís Oller a *La Febre d´Or*, en relació a un d'aquells *americanos* d'anada i tornada: "[...] obligat a tornar amb algun cabell blanc, un sac de remordiments a coll, i la bossa buida, encara que vestit de senyor".

A la majoria que hagueren de tornar amb una mà al davant i una altra al darrere, caldria afegir-hi un gruix important d'aquells que perderen la vida pel camí o en terres estranyes. Altres, seduïts per aventures menys prosaiques, s´allistaren com a voluntaris d´alguna revolució popular en qualsevol racó del continent.

En qualsevol cas, els uns tornaren pelats, altres retornaren amb una posició social destacada i altres, rics o pobres, no tornaren mai més.

La gent de Vilanova i la Geltrú s´instal·là preferentment a les ciutats cubanes de l´Havana i Matanzas. Més enllà de les activitats econòmiques, molts d´aquells vilanovins contribuïren a desenvolupar diferents infraestructures socials i urbanístiques.

Exemples com els de Josep Tomàs Ventosa que aixecà el primer mercat públic de Matanzas i una escola a la mateixa ciutat; Salvador Samà que participà en la construcció del ferrocarril de l´Havana a Marianao; Joan Vidal que construí el teatre principal de l´Havana, Ramon Garrich hi fundà la Cambra de Comerç i Josep Gener i Antoni Font foren els fundadors de la Societat de Beneficència de Naturals de Catalunya.

Sonesson diferenciava entre dos models de migració: el de cadena tancada, quan els seus protagonistes retornaven al punt de destinació amb les seves famílies; o el de cadena oberta, quan el nou arribat –sovint es tractava de homes solters–, es casaven i s´integraven a la "societat criolla". [94]

[94] Les llicències de immigració s´atorgaven a mariners matriculats i a comerciants, aquests per un període prorrogable de tres anys. Posteriorment el motiu més comú de sortida era el de tenir parents a Amèrica. Un

Hem anat veient de passada alguns dels protagonistes del comerç vilanoví a banda i banda de l'oceà. Pierre Vilar citava algunes botigues de Vilanova i la Geltrú que el 1778 disposaven de teixits estrangers als seus magatzems. Comerciants com Josep Gassó, Antoni Robert, Felix Gassó o Josep Carsí. Es de ressaltar que dins el mateix epígraf de "Comerciant" s´hi integraven des del propietari d´una gran casa de comerç de importacions i exportacions fins el més petit i modest botiguer.

James Thomson donava notícia de la presència de Gregori French, un comerciant d'origen irlandès que l´any 1740 es dedicava a l´exportació d´aiguardent a Holanda des de les platges de Vilanova i la Geltrú i Salou, on s'instal·laren dos germans seus per ajudar-lo. [95]

Molts son els comerciants vilanovins que deixaren una empremta important a la ciutat o als llocs de destinació dels seus productes. Ens limitarem a fer una breu referència d'alguns casos paradigmàtics com foren els Fuster i Cabanyes, els Samà, els Raldiris i els Font. Josep Fuster del Cantó de Vilanova i la Geltrú i Llorens de Cabanyes i Boet d´Argentona, sogre i gendre respectivament, constituïren la societat Fuster i Cabanyes. Llorens de Cabanyes s´havia iniciat en el món del comerç a la Casa Hope d´Amsterdam.

La casa Fuster i Cabanyes tenien a la darrera dècada del XVIII, cap el 1791, despatx obert a Sant Petersburg a càrrec d´un vilanoví de cognom Escardó. Un dels socis era Joan Creus i Gassó. Aquesta fou amb tota seguretat la més gran companyia comercial vilanovina del segle XVIII.

La casa dels Samà fou tal vegada la que gaudí de més prestigi de totes les arrelades a Vilanova i la Geltrú. Un comerç fonamentat en els vins i aiguardents que també es feia extensiu a d´ altres productes. [96] El comerç americà era coordinat per dos dels germans, Salvador Samà treballava des de l´Havana i el seu germà Joan ho feia des de Vilanova i la Geltrú.

Salvador Samà i Martí, nascut a Vilanova i la Geltrú l´any 1797 es traslladà a Cuba per treballà a l´establiment de comerç del seu oncle Pau Samà. Fou un dels representants més paradigmàtics d'allò que es conegué com "el clan de los catalanes". Es convertí en soci de la firma Samà, Sotolongo y Cía i ben aviat el seu nom aniria lligat al discret i reservat negoci del comerç d´esclaus. El 1860 rebia el títol de marquès de Marianao. Participà en diferents empreses i fou un dels directors del Banco Español de l´Havana.

---

procediment regulat que ha permès suggerir que: "en general, podemos decir que la política del gobierno español no fomentaba la emigración permanente a las colonias". (Sonesson 1995, pp.10, 52)

[95] Thomson indicava que Gregori French havia fundat anys enrere una fàbrica de indianes a Barcelona. Recordem que un altre irlandès, Joseph O´Sullivan, havia fundat amb Larrard la fàbrica de indianes a Vilanova i la Geltrú. Hi havia cap connexió entre ells? (Thomson 1994, p.142)

[96] "Tenia la casa Samà, aparte del importantísimo comercio de vinos entre España y Cuba, cuyas compras las efectuaba desde Villanueva, la contrata de trasladar los carbones a las Antillas por diez duros la tonelada" (Freixa 1959, p.188)

Joan Samà i Martí (1804-1864) s'establí a Matanzas i a l´Havana a partir de l´any 1821 per dedicar-se al comerç del vi. Va arribar a l´illa amb uns dotze anys per treballar d´aprenent a la rebotiga dels seu oncle Pau Samà. Aquest fou qui establí les primeres botigues i una carenador de reparació de vaixells al port de l´Havana. També es dedicaren al lucratiu negoci del tràfic d´esclaus que, recordem, fou una activitat permesa fins l´any 1820.

En eliminar-se l´esclavitud d'origen africà aquesta fou subtilment substituïda amb la contractació d´emigrants asiàtics, particularment xinesos. Per aquelles èpoques Pau Samà era propietari del ingenio San Francisco de Borja. Salvador Samà fou capaç de consolidar i expandir aquelles i altres activitats i a mitjans del segle XIX s'havia erigit com un dels primers comerciants de l´illa. Va fer construir a Filadèlfia el primer dic flotant de la capital cubana alhora que era propietari de diferents carenadors, propietats immobiliàries i *ingenios*. Qui coordinava els negocis a Vilanova i la Geltrú era el seu nebot Salvador Samà i Urgellès, primer marquès de Samà. Retornat a casa participà en diferents iniciatives industrials. Superat l´equador del segle XIX la casa dels Samà superava en xifres de volum a la resta de comerciants establerts a Vilanova i la Geltrú. Amb la consolidació del negoci l´empresa passà a dir-se Samà y Cía.

Un altre comerciant vilanoví rellevant fou Salvador Raldiris i Carbó. La família Raldiris era coneguda a la platja de Vilanova i la Geltrú amb el sobrenom de "Carlets". Ell fou el segon gran nom del comerç vilanoví després dels Samà, i molt particularment en el camp de l´exportació vinícola. Salvador Raldiris era el petit dels sis fills de Bonaventura Raldiris i Juandó, pagès, i de Bonaventura Carbó i Samà casats el 1804. Salvador fou el propietari d´un taller de boters i una important destil·leria d´aiguardent a tocar del camí Xic, a la cantonada amb l´actual carrer Carlets. Raldiris actuà com a vice-consol de Suècia, Noruega i Portugal. També exercí alguns càrrecs públics i així el trobem com a tinent d´alcalde l´any 1856. L´any 1840 marxà a Amèrica i s´establí a Cuba i a Puerto Rico. Part dels capitals acumulats en les activitats comercials a ultramar els destinà als negocis immobiliaris i en inversions a la indústria vilanovina. Morí l´any 1884.

Devem a la historiadora d'origen suec Birgitt Sonesson l´estudi més aprofundit sobre les activitats comercials de la nissaga dels Raldiris. Un informació exhaustiva que ha estat incorporat al treball *Catalanes en las Antillas. Un estudio de casos* publicat per la Fundación Archivo de indianos i el Ministerio de Asuntos Sociales a Gijón l´any 1995. El volum no està exempt de referències als *americanos* de Vilanova i la Geltrú i Sitges. Així hi trobem capítols dedicats a la comarca del Garraf, a les relacions de Sitges amb Santiago de Cuba i Puerto Rico i un capítol monogràfic sota el títol de "Inmigrantes de Vilanova i la Geltrú en Puerto Rico y Cuba" amb una especial atenció a les families Viñals, Torrents i Pi, la família Soler i Roig i la nissaga dels Raldiris. Així mateix s´annexen unes completes genealogies de la família Soler i Roig

a la que es vinculà Josep Ferrer i Vidal i una altra de la família Raldiris i Montaner. L'estudi aporta interessants generalitats sobre el món dels *americanos* catalans contribuint a reforçar alguns dels perfils més desconeguts tot revisant alguns dels tòpics que han emergit al voltant de les seves activitats i molt particularment al voltant de les seves actituds i posicions.

Salvador Raldiris es casà amb Petronila Garriga i Soler, filla de Petronila Soler i del comerciant Pere Garriga. Sembla que morí sense descendència directa atès que la seva fortuna passà íntegrament a la seva muller. Havia fundat l´empresa Salvador Raldiris i Companyia el 1856, tot i que Sonesson apunta que no es va formalitzar l´escriptura fins dos anys més tard. A meitat del segle XIX la raó Salvador Raldiris y Cía estava participada per la firma Garriga i Raldiris que ostentava la representació de l´empresa vilanovina a Barcelona. Fou el 1859 quan Salvador Raldiris tornà a Vilanova i junt amb el seu germà Fèlix, que s´establí a la capital catalana, i el cunyat Pere Joan Garriga i Soler constituïren a Barcelona la raó Garriga i Raldiris. Aquesta empresa es dedicà al comerç vinícola amb ultramar i sembla que va fer incursions en el comerç del cotó a Barcelona i a la banca. [97]

Salvador Raldiris es quedà a la seva vila nadiua controlant el negocis de la companyia i invertint en diverses propietats immobiliàries.

Els Font foren una altra d'aquelles nissagues emprenedores. Francesc Font i Guasch fou un dels socis fundadors de la fàbrica de la Rambla de filats i teixits de cotó. Amb Joan Riudor –propietari d'una celler i una fassina– constituïren la societat comercial Font, Riudor y Cía dedicada al comerç de vins, aiguardents, farines, blat, fustes i altres productes. D'acord a les informacions de Raimon Soler, Font comerciava vins i aiguardents, però també paper, sabó i el fang obrat. [98]

Francesc Font i Parés, fill de Francesc Font i Guasch, va néixer a Vilanova i la Geltrú el 1813 i s'establi a la població cubana de Matanzas a partir de 1828. Es casà amb Antònia Gumà i Ferran, filla de Sebastià Gumà i germana de Francesc Gumà i Ferran. Tingueren diversos fills. Francesc Font i Gumà continuà el negoci familiar, Josep Font i Gumà fou un prestigiós arquitecte i Casimir Font i Gumà fou fundador d'una fàbrica d'aiguacuit.

Un cop retornat a Vilanova i la Geltrú, Font i Parés es dedicà al comerç de cabotatge de vins entre els ports de Barcelona i Vilanova.

Un altre important comerciant vilanoví fou Sebastià Soler Miró (Vilanova i la Geltrú, 1854-1928) que cap el 1877 marxaria a Amèrica. Seria propietari d'una companyia naviliera i a Xile establiria un negoci de guano i un de comerç de fusta.

---

[97] Se li atribueix un fortuna de 159.000 pesos forts, equivalents a unes 800.000 pessetes, fet que, com diu Sonesson: "llegó a ser una de las principales en el comercio y la navegación a Cuba".
També constava la compra d´accions d´empreses industrials com: Puig i Companyia, Sardà, Sans i Companyia de Barcelona, Soler, Raventós i Companyia o Soteras i Companyia (Sonesson 1995, pp.183-184).

[98] Soler (1998), 120

En retornar a Vilanova i la Geltrú el 1916 encarregaria a l'arquitecte Josep Mª Miró Guibernau la casa de can Pahissa, a la rambla de la Pau a tocar de la via del ferrocarril. Els seus pares havien estat masovers de la masia la Pallissa. [99]
En un capítol posterior dedicat a la industria i els capitals colonials insistiren en algunes d'aquestes nissagues vilanovines que establiren negocis comercials a ultramar.

7.3 La duana

Els precedents d'una duana a Vilanova i la Geltrú es remunten a l´any 1340. Amb diferents alts i baixos la institució va funcionar fins el 1714, quan aquests i altres privilegis foren anul·lats pel decret de Nova Planta.
En diverses ocasions els comerciants i industrials de la vila es veieren obligats a requerir de les autoritats la restitució d´aquell important i necessari organisme per dinamitzar l´economia local.
L'estudiós Xavier Orriols, a la revista *La Nostra Mar* de juny de 1983, donava notícia de la instància que quatre comerciants vilanovins adreçaren al monarca Carles III el 30 de setembre de 1771 a efectes de reclamar una duana de importació. En aquella ocasió els comerciants es presentaven com a representants de "uno de los primeros pueblos de Cataluña, y en que más florece el comercio, especialmente el de Botada de Napoles, de vinos, aguardientes, y otros licores, y el de pescas saladas...". Així mateix, es queixaven de "el embarazo que ocasiona el que su Aduana no sea de entrada para sus embarcaciones, no obstante que su Playa de media hora de distancia (entenem que des de Barcelona), es segura y proporcionada". Per tant: "es preciso que los buques que vienen destinados a la Villa, entren al puerto de Barcelona, y en su Aduana den manifiesto del transito, y lleven Guías con la obligación de tomar entrada en Tarragona, o en Salou, adeudando los derechos en una u otra de aquellas Aduanas". A aquells tràmits pesats calia afegir-hi el viatge fins a Vilanova: "que dista de nueve horas de los referidos puertos de Tarragona y Salou". Els signants del document demanaven: "que en la villa de Vilanova se establezca Aduana de entrada para todas las embarcaciones así extranjeras como españolas, que vayan destinadas a ella, bastando que en Barcelona hagan el manifiesto de transito, y cobren Guía [...]".
Signaven un representant de la important casa comercial Fuster i Cabanyes, Felix Gassó –pare d'Antoni Bonaventura Gassó, qui seria secretari de la Junta de Comerç de Barcelona– , Joan Oliver i Josep Gassó. La reivindicació no tindria els efectes

[99] Puig Rovira (2003), p.317

esperats, atès que la duana de importacions encara trigaria temps a establir-se.
Cap el 1789 es repetiren els greuges manifestats per diferents sectors econòmics de la vila en contra, en aquella ocasió, de l´habilitació del port de Tarragona. Ho argumentaven així: "Por consiguiente el Puerto de Tarragona no facilitaria mayor extracción de frutos, singularmente de los que se embarcan en esta Villa por la mayor distancia del Panadés que haria muy costoso el transporte a Tarragona".
Les queixes es focalitzaren, no tant en la pròpia habilitació del port de Tarragona, sinó més aviat en els impostos que, com a conseqüència d´aquell fet, repercutirien a la Vilanova: "De esto se manifiesta que la abilitación del puerto de Tarragona, no puede producir ninguna utilidad a esta Villa, ni su comarca, pero se podria mirar con indiferencia esta abilitación, si para promoverlo no se hubiesen propuesto arbitrios sumamente gravosos al comercio en general, y al de esta Villa en particular". [100]
La duana de Vilanova i la Geltrú seria habilitada en funcions de importació i exportació de mercaderies de forma gradual i parcial en diferents moments del segle XIX.
Jaume Carrera exposava per la seva part que "Torredembarra y Sitges contaban con aduana de salida y Villanueva aduana y administración de rentas de sal y tabaco. Esta villa pidió en 1807 al Secretario de Hacienda que se le habilitase para comercio interior y exterior, teniendo en cuenta su población, producción, exportación y la distancia respecto a los puertos habilitados". [101]
El *Diccionario geográfico universal* editat el 1834 es feia ressò de l´habilitació de la duana en temps de Fernando VII: "S.M. El Señor Don Fernando VII; y en su real nombre la Suprema Junta Central del Reyno, se ha servido mandar que el puerto y Aduana de la Villa de Villanueva y Geltrú, quede habilitado, con la calidad de por ahora, para el comercio, en los mismos términos y baxo las mismas reglas que lo están los puertos de Salou y de Blanes. Se pone en noticia del público ésta Real gracia, para su conocimiento e inteligencia, y conforme a lo que previene la citada Real órden dada en el Real Alcazar de Sevilla a 30 de junio de 1809".
El 1850 Madoz es referia a una duana de quarta classe a Vilanova i la Geltrú, i set anys després s'habilitava per regular les importacions de grans i farines estrangeres.
Per la seva part, el 1860 el historiador Garí feia esment de la "recent" habilitació de la duana en aquests termes: "en nuestros días, la Reina Doña Isabel II ha habilitado nuestra Aduana y playa para la importación de carbón de piedra, duelas y aros de hierro. En la aduana hay un administrador que lo es de 3ª. y un contador; y para la marina un Ayudante". [102]

---

[100] Serra (1988), p.67
[101] Carrera (1946), Vol.III, p.377
[102] Garí (1860), p.206
Per aquelles dates s´importaven anualment uns 120.000 q.q. de carbó mineral d´Anglaterra i més d´un milió de dogues de fusta de Italià. Cada any entraven a la platja vilanovina entre 900 i 1000 embarcacions comercials.

També el *Diario de Villanueva y Geltrú* de 26 de juny de 1860 recollia la notícia, fent especial esment de la concessió de duana per importació directa de fustes estrangeres. Alhora, es denunciava la manca de personal per fer front al nou servei, argumentant que hi havia tant personal ..., com a la duana de Sitges!

Les expectatives van incentivar algunes iniciatives engrescadores. Se'n feia ressò el *Diario* de 16 de març de 1862: "uno de nuestros principales capitalistas tiene ya adquirida en la gran plaza de Ventosa una magnífica porción de terreno para levantar en ella el grandioso edificio a proposito para duana con todas sus dependéncias necesarias".

Un Reial Decret de l'agost d'aquell mateix any feia extensiva l´habilitació de la duana per a importacions de carbons vegetals, cèrcols de fusta i vímets. En aquella segona meitat de segle el port vilanoví era punt d'entrada habitual de mercaderies com: cotó, llana, carbó de pedra, fustes, sofre, ferro vell o aiguardents, entre moltes altres matèries.

Les duanes de Vilanova i la Geltrú i Sitges es veurien especialment afectades per la manca d´activitat a partir de 1865, quan el ferrocarril de Vilafranca del Penedès a Barcelona absorbí bona part del tràfic comercial que abans es canalitzava per la costa. El valor dels moviments consignats a la duana vilanovina foren detallats per Papiol i Garí pels anys 1789 i 1860, respectivament. Dades que ens permeten conèixer els volums i les mercaderies de importació i exportació, la marina de cabotatge , el tràfic d´embarcacions o el valor de les contribucions i rendes.

Aquelles transaccions comercials al port de Vilanova i la seva duana afavoriren la presència d'un incipient cos consular, en representació de diversos països. En aquest sentit, destacaven les representacions oficials de: Portugal, Anglaterra, Suècia, Noruega, Àustria, Mèxic o Itàlia.

Josep Maria Freixa anotava que cap el 1870 Josep Ferrer i Vidal era l´agent consular d'Anglaterra, Gregori Ferrer i Ferret ho era d´Itàlia, Josep Vivó de Mèxic i Salvador Raldiris de Portugal, Suècia i Noruega. [103]

Cal esmentar el paper del vilanoví Ramon Pasqual Garrich i Freixas (Vilanova i la Geltrú, 1794 - l'Havana, 1884), que durant la primera meitat del XIX tingué una actuació rellevant en l'organització i gestió de la duana del port de l´Havana. També fou vocal secretari de la junta d'aranzels, interventor de la duana i intendent general.

Un document sense data –probablement de la segona meitat del segle XIX– dipositat a l'Arxiu Comarcal del Garraf, ens aporta detalls dels drets que gravaven les importacions i exportacions a la platja vilanovina.[104]

Les importacions pagaven "drets imposats", però únicament les exportacions

---

Les importacions de cabotatge ho eren primordialment de farina, arròs, civada o garrofes que venien del País Valencià i Murcia, principalment.

[103] Freixa (1959), p.87

[104] ACG, Doc. 2873

noliejades en embarcacions estrangeres eren gravades per l´impost. Citem, a títol d´exemple, el dret imposat de dues pessetes per tona sobre les importacions de carbó, i també el de dues pessetes per cada 1.000 dogues de fusta per a la importació d´aquests materials destinats a la indústria dels boters. Els drets d´exportació d´una pipa o bóta eren de 13 cèntims per unitat.

A la regulació del comerç d´entrada i sortida , la duana afegia altres funcions pròpies o delegades per altres organismes. En aquest apartat es tenia en compte el cobrament del dret de pariatge sota l´empara de la Reial Junta de Comerç de Barcelona.

El dret de pariatge gravava les mercaderies que entraven i sortien del port de Barcelona. El 15 de juliol de 1816 la Junta de Comerç feia extensiva l'aplicació d'aquest dret a la resta d'administracions de duanes, entre elles la de Vilanova i la Geltrú.

Més enllà de l'aprovisionament de productes bàsics de consum, l´estat d´exportacions i importacions mostrava una evident complementarietat entre la importació de matèries primeres i l´exportació de productes acabats. Habitualment, les matèries primeres eren recursos energètics (carbó mineral per a la indústria) o materials destinats a productes intermedis o embalatges (dogues de fusta o cèrcols de ferro per la fabricació de bótes). Segons Garí, el 1860: "se importa anualmente de Inglaterra 120.000 q.q. de carbón mineral, y de Italia más de un millón de duelas".

D´altra banda es rebia cotó en floca que després era transformat en teixits.

La base de l'exportació eren els vins i aiguardents del Penedès meridional i interior.

Del *Diccionario histórico-geográfico-estadístico* de Pascual Madoz es desprenia que el 1844 s'exportaven de la platja de Vilanova i la Geltrú 88.600 hl. de vi i 23.400 hl. d´aiguardent. Les mateixes dades pel 1845 eren de 118.500 hl. i 27.300 hl. , respectivament.

Albert Virella aportava les dades de la importació de mercaderies per la rada de l´any 1894. Calia diferenciar les importacions pròpies de l´estranger i els desembarcaments de productes provinents del cabotatge. El carbó de pedra capitalitzava les partides del primer capítol amb prop de 8.000 tones sobre un total de 10.000. En l´apartat de importacions de cabotatge s´hi trobaven productes diversos: sofre, carbó de llenya, fusta o escorça d´assaonar; que juntes s'acostaven a les 10.000 tones.[105]

Amb l'establiment de les diverses fàbriques cotoneres mogudes a vapor, guanyaren força les importacions de carbó, que any rere any s'anaven incrementant. Carbó mineral procedent del Regne Unit, més econòmic que la hulla asturiana i de més qualitat que els lignits de Sant Joan de les Abadesses, i que arribava per mar consignat a les diferents empreses locals. [106]

---

[105] Virella (1992), p.64

[106] Al *Diario de Villanueva y Geltrú* de la segona meitat del segle XIX, a la secció comercial i de moviments del port es repetien anuncis d'aquesta mena: El 15 de maig de 1859 : "Bergantín inglés Svgnet de 159 t.c. Cop. tn. Duncan de Newcastle con carbón mineral a D.José Ferrer y Cía" [...] El 26 d'agost de 1859: "Balandra inglesa

8. Bótes i aiguardents

8.1 La indústria dels boters

Si una cosa caracteritzava l'antiga platja de Vilanova i la Geltrú era l'acumulació de bótes de vi i aiguardent de diferents mides preparades per ser embarcades mar enllà. Per això el pintor modernista Ramon Casas s'hi referiria com "la platja de les bótes". El mateix Francesc Papiol il·lustrava perfectament el dinamisme del barri mariner vilanoví de finals de segle XVIII: "donde hay las grandes fábricas de Cuberos, que ponen más de 200 cubas diariamente a la agua, varios espaciosos almacenes para repuestos de vinos y demás licores, fábricas de aguardientes, ...". [107]

La indústria dels boters a Vilanova s´iniciava en paral·lel a l'expansió del comerç vinícola. Però tot començava molt abans. El 30 de juny de 1599 el monarca Felip III de Castella concedia a la vila el privilegi de poder enviar fóra de Catalunya 100 pipes de vi de la collita pròpia.

Les bótes s'erigiren en símbol i representació del comerç d'exportació vilanoví entre els segles XVII i XIX. Des de la platja sorrenca les bótes es desplaçaven lliscant per unes cordes a frec d´aigua fins les embarcacions fondejades a certa distància.

A mitjans del divuit Jaume Caresmar ja posava en valor la feina dels boters vilanovins: "no hay más artesanos que los precisos para el servicio de éstos pueblos, si se exceptuan los toneleros que abundan en Villanueva, de modo que pueden fabricar cien pipas diariamente". [108]

Per la mateixa època Papiol ja es referia a "las grandes fábricas de Cuberos" que posaven en circulació dues centes "cubas" diàries.

També M. Laurent Lipp a la seva *Guide* donava detalls de la tipologia de producció: "els fabricants subministren normalment l´aiguardent en bótes o pipes de quatre cargues [...] sense cèrcols de ferro i que s´han de pagar al marge del cost de l´aiguardent. També es fan mitges pipes amb una capacitat de dues càrregues o trenta-dos quartans". [109]

Durant bona part del segle XVIII i fins la meitat del XIX la indústria dels boters

---

Galiett C. J. Russell de Cardiff con carbón de piedra a los Sres. Santacana, Sadurní y Cía" [...] El 9 de setembre de 1859: "Fragata inglesa Dardalus de 396 t.c. Mr.Thomas Bulman de Swansea con carbón mineral a los Sres. Santacana, Sadurní y Cía".

[107] Papiol (1790), p.41

[108] Caresmar (1780), p.597.

[109] Lipp (1793), p.191

Les equivalències de les mesures més habituals eren les següents: 1 pipa era equivalent a 4 cargues i a 486,4 litres ; 1 carga eren 4 barralons (pel vi) o 16 quartans (per l'aiguardent), equivalents a 121,6 litres ; una mitja pipa de dues càrregues equivalia a 243,2 litres ; una pipa de roure a 555 litres ; una pipa de castanyer a 547 litres; mitja bóta a 235,6 litres; una bordelesa a 221,4 litres; un barril de càrrega a 112,1 litres i un barril indiano a 81,06 litres.

s'erigí en la primera i més dinàmica activitat manufacturera de la vila. A partir d'aquell moment, però, passaria el relleu al sector dels filats i teixits de cotó.

Cal tenir en consideració que la indústria dels boters era un sector complementari que estava condicionat al comerç de vins i aiguardents. Així, doncs, durant molt de temps es convertí en "la indústria característica" de la ciutat. Aquests eren els temes utilitzats pel cronista Josep Coroleu: "la industria que podriamos llamar característica de esta localidad es la de piperia, lo cual se comprende muy bien siendo el vino el primero de sus productos agricolas y destinarse éste caldo casi en su totalidad a la exportación para ultramar". [110]

El historiador Garí, per la seva banda, aportava dades comparatives entre els anys 1832 i la dècada dels seixanta, època d'edició del seu text: "en el año 1832 en el Barrio de la Marina se fabricaban todos los años por un quinquenio 12.000 pipas, 6.000 medias pipas y 4.000 barriles; al presente se fabrica al doble, pues no bajan de 40.000 los vasos de piperia que se fabrican en ésta todos los años, consumiendo por término medio 1.200.000 duelas". [111]

Finalment, Teodor Creus i Corominas subratllava que a les darreries del segle XVIII es fabricaven a la vila una mitjana de vint bótes diàries, equivalents a un total d´unes 6000 bótes anuals. El mateix autor anotava: "calculabase que un operario experto construia una pipa de las grandes por día, dos pipas de cuarta diarias, ocho medias pipas y veintidós octavos de pipa por semana".

El 1739 ja s'havien instal·lat sis tallers de boters al barri de mar. Al costat de la pesca, les fassines i l´activitat comercial, els boters fòren un rellevant element dinamitzador de l'economia del barri.

Les matèries primeres principals amb que treballaven els boters eren les dogues de fusta i els cèrcols de ferro, tots ells materials de importació. Amb recursos insuficients i sense una tradició consolidada, aquell sector va haver d'adaptar-se en poc temps a uns importants creixements del nivell de demanda, al ritme que marcava l'expansió del comerç de vins i aiguardents. Els pics de demanda eren coberts per la contribució de boters de Vilanova, Sitges o Vilafranca.

La destresa dels artesans i la qualitat dels productes resultants va afavorir que ben aviat s'exportessin bótes buides, reclamades en altres àrees d'activitat vinícola.

Es taulons o dogues de fusta eren l´element més essencial que calia per a la seva elaboració. Bona part de les dogues utilitzades eren de fusta de castanyer, i majoritàriament s´importaven de Itàlia, de la zona de Nàpols. Una part de la fusta arribava al port de Barcelona amb vaixells francesos procedents de Itàlia. Productes com aiguardents i altres destil·lats exigien fustes de roure que provenien dels Estats Units.

---

[110] Coroleu (1878), p.359

[111] Garí (1860), p.209

La informació a la premsa de l'època i els registres d´entrada de vaixells a port mostren que una part de les dogues arribaven directament a la platja vilanovina en velers procedents de Civitavecchia. Albert Virella, anotava al *Villanueva y Geltrú* de 29 d'abril de 1950, que una part de la fusta que demanaven els boters arribava en llaguts de diferents àrees de la Selva o l'Empordà, de viles com Santa Coloma de Farners, a través dels ports de Palamós i Sant Feliu de Guíxols.

També aportava detalls al respecte M. Laurent Lipp el 1793. Especificava la utilització de dogues de fusta de castanyer de Nàpols d´una llargada de 6 i 3/4 pams catalans a 50 "sols la canne" per una pipa, i la doga de les regions romana i toscana de igual llargada i preu. Lipp precisava que les dogues defectuoses –anomenades *escarto*–, es pagaven dues a preu d´una.[112]

L'altra matèria primera essencial per a la manufactura eren els cèrcols de ferro que circumdaven les bótes i lligaven les fustes. Una part important dels cèrcols de ferro eren importats d´Anglaterra, Bilbao o Barcelona, i d´altres eren fabricats a la pròpia ferreria o farga de Sant Josep de Vilanova i la Geltrú, a l'actual avinguda Garraf i a tocar del carrer Unió, en aquella època amb el torrent de la Pastera al descobert.

La construcció de les bótes era una feina de tipus manual, molt artesanal, i que no es mecanitzaria fins la segona meitat del XIX.

S´utilitzaven unes eines específiques i una tècnica depurada que garantia que les mesures i la capacitat del recipient fos la prescrita per les normes. Aquesta meticulositat en el treball va afavorir la difusió de la popular dita castellana *a ojo de buen cubero*.

El procés de confecció de les bótes presentava unes fases ben definides; puat, bastir, reprendre, fer testes, tostonar amb l´aixa, entoixar, rodoixar, fer el ribet, finar o ferrar la bóta. Les bótes de vi i aiguardent tenien diferents formats i dimensions normalitzades en funció de la capacitat. En aquest sentit, hi havia la bóta de roure, la de castanyer, la mitja bóta, la bordelesa o el barril, entre d´altres.

La majoria dels tallers de boters no eren sinó petits establiments amb poc espai, poques condicions de higiene i seguretat i limitada capacitat productiva. Amb el temps, però, alguns d´aquells tallers es convertiren en veritables indústries amb un bon nombre d´empleats i un ritme de fabricació considerable. Fàbriques de bótes que, sovint, estaven vinculades a prestigioses companyies i cases de comerç, com fou el cas dels Raldiris, els Coll o els Samà.

Bona part dels tallers de boters s'instal·laren al voltant del camí Xic, el camí Gran i la platja. Al cadastre de l´any 1739 constaven sis establiments de boters. La quantitat s´aniria incrementant progressivament: 14 el 1750, 26 el 1763 o 40 el 1773.

Virella enumerava els principals boters registrats a la contribució de 1793: Vicens Ferrer, Anton Martí, Joan Vidal, Josep Morell, Bartomeu Mitjans, Rafael Ferrer,

[112] Lipp (1793), p.222

Francesc Jacas, Joan Guimerà, Joan Rigual i Manuel Roig.[113]
Amb la promulgació del dret de lliure comerç amb Amèrica de 1778 s'havia iniciat una etapa expansiva i de prosperitat pel comerç vinícola i, de retruc, pel sector boter. Als darrers anys del divuit es podien fabricar al voltant de les cent bótes diàries.
D'acord a la matrícula industrial, es comptabilitzaven 19 boters l´any 1840, 56 el 1854 o 72 el 1871.
A la contribució industrial de 1867 hi apareixien els boters Antoni Musolas, Jaume Riba i Bonaventura Roig.
Cap el 1875 la indústria dels boters ocupava unes 400 persones. L´any 1881 aquesta xifra estava al voltant de les 600.
Virella citava diversos fabricants boters que el 1882 participaren activament a l´Exposició Regional de Vilanova i la Geltrú: Cristòfol Marrugat, Ramon Yll, Joan Coll, Samà i Companyia i Joan Batista Simeon. [114]
Entre els anys 1888 i el 1910 prenia força el taller de Francesc Font i Gumà al carrer Riudor.
El *Villanueva y Geltrú* de 14 d'agost de 1888 posava en alerta de la crisi dels boters: "En 1888, en virtut de la nova llei d'alcohols, el ram de boters sofrí un revés molt fort que motivá el tancament de diverses factories vilanovines com Font i Riudor i Samà, Bresca y Cía".
La fil·loxera, la inestabilitat política de les colònies americanes i la feblesa dels mercats accentuaren la regressió del sector boter, que cap el 1896 només ocupava uns 300 treballadors.
Els boters organitzaren les primeres mobilitzacions exigint millores laborals. El gremi dels boters s'havia constituït a Vilanova i la Geltrú al segle XVIII. El sector gaudiria d'una certa tradició associativa, i el historiador Ramon Arnabat constatava que: "els boters pertanyien a allò que avui en diríem l´aristocràcia obrera, ja que la bona marxa de la viti-vinicultura estirava darrera seu aquest sector". [115]
En relació al sector dels boters, el 1957 el cooperativista i polític vilanoví Joan Ventosa i Roig va escriure aquestes paraules respecte al moviment cooperatiu a Catalunya: "Si en les [cooperatives] de consum trobem quasi sempre l'influència del Partit Federal, en les cooperatives de boters domina més l'influència àcrata o anarquista [...] L'obrer boter, per paradoxal que pugui semblar, era a la vegada el més ben pagat i el més tocat d'extremismes societaris". [116]
La seva progressiva importància i el fet que –segons Jaume Carrera– la creixent exportació vinícola comportés molts abusos en la construcció de les bótes, va facilitar

[113] Virella (1990), p.30
[114] Virella (1978), p.235
[115] Arnabat (1992), p.33
[116] Dunyó (1980), p.333

que el gremi de la vila, al costat del de Reus, fossin els encarregats de redactar el 1768 les ordenances reguladores de la seva activitat pel conjunt del territori català.

La Junta de Comerç de Barcelona es dirigí al gremi de boters o de *cuberos* de les dues ciutats amb la finalitat de regular i normalitzar aspectes de la fabricació i les mesures de les bótes construïdes. Aquesta activitat, com la pròpia elaboració de vins i aiguardents, estava subjecta a pràctiques massa habituals de frau i adulteració. Pràctiques que sovintejaven amb l´objectiu de incrementar els marges de negoci, o amb la voluntat de preparar el producte per resistir amb garanties les travesses oceàniques.

Jaume Carrera constatava que els integrants del gremi de boters es negaven reiteradament a donar detalls del procés de fabricació de les bótes: "se les comunicó bajo pena de multa y tras muchos tramites y gracias a los datos facilitados por los Ayuntamientos de Reus y Villanueva, en julio de 1769 quedaron redactadas las ordenanzas para la construcción de las pipas, cuarterolas y barriles y la fabricación de aguardientes, que fueron aprobadas por la Junta General de Comercio a fines de 1770". [117]

A partir d´aquell moment s´obrí un període d´adaptació fins el 1772. Calia iniciar el procediment d'elecció dels verificadors o *veedors*.

La Junta de Comerç de Barcelona fou la institució encarregada del compliment de les ordenances i de regular el període de transició. Seguint el mateix autor: "las hizo imprimir y dispuso que se pusieran en práctica en la ciudad (Barcelona), Sitges, Villanueva, Torredembarra, Reus, Valls, Vilaseca, Salou, Mataró y Figueras, ordenando a las Justicias de dichas poblaciones que marcasen los cascos ya fabricados y fijasen un plazo hasta marzo de 1772 para consumirse, transcurrido el cual se harían con arreglo a las ordenanzas. Además nombró veedores para cuidar de su cumplimiento".

Carrera anotava que a Reus i a Salou hi havia mesuradors per les dogues que s´importaven de Romania i Itàlia. L´actuació d´aquests era criticada i "se conceptuaba vejatoria y entorpecedora del trafico".

Les dogues eren desembarcades dels vaixells i amuntegades per poder ser comptades davant del receptor i el capità de la nau. A Barcelona o a Vilanova i la Geltrú la fusta pagava l´anomenat Derecho de Lezda.

Una nota de 1817 dipositada a l´Arxiu Comarcal del Garraf i signada pels "visores fieles mediadores" posava de manifest que el frau i les estafes a la indústria dels boters era una pràctica habitual. [118]

Aquells "visores fieles medidores de piperia", popularment coneguts com a *veedores*, eren els encarregats de vetllar pel correcte compliment de les mides i les capacitats

[117] Carrera (1946), p.327
[118] ACG, Doc.2878

dels diferents tipus de bótes segons les normes. La mesura de l´aforament dels recipients comportava el coneixement d´alguns càlculs tècnics que els visors havien de certificar en un examen previ que els habilitava per a tals funcions.
Els càrrecs eren nomenats cada dos anys pel Governador de la província. En aquest període eren renovats i els interessats podien ésser reelegits.
El nombre de visors adjudicats a cada plaça donava idea de la importància de l'activitat comercial i el dinamisme del sector boter. L´any 1826 Vilanova i la Geltrú disposava de quatre visors a semblança de Tarragona i Reus. A Barcelona, Cambrils, Valls o El Vendrell n´hi havien tres, i dos a les places de Sitges, l´Arboç, Torredembarra i altres indrets. Cal precisar que poblacions com Vilafranca del Penedès o Igualada només disposaven d'un visor.
La presència de dotze visors a la zona del Penedès posava de manifest la veritable importància d´aquesta activitat manufacturera.
Al *Villanueva y Geltrú* de 29 d'abril de 1950 Virella indicava que els quatre "fieles visores medidores de piperia" de la localitat als anys vint del segle XIX eren: Bartolomé Escofet, Antoni Marsal, Joan Puig i Josep Marich Mir. Aquest darrer, boter d'ofici i visor, exercí entre els anys 1824 i 1832. Segons consta a l´Arxiu Comarcal, el maig de 1850 ho eren: Cristòfol Mas i Urgellés, Fèlix Socias i Escofet, Jaume Grifols i Julià Rosell.
Un dels visors més populars de la platja vilanovina, i que més temps estigué en actiu, fou Jaume Carbonell i Saavedra, conegut per "Mesuretes" en clara al·lusió a les seves funcions. En el seu detallat dietari veiem aquest apunt corresponent al 15 de febrer de 1866: "Se descubrió que José Cruells (a. Madró), Cubero de la misma, falsificó la marca del año anterior de 1865, del fiel de aquel año, cuyo cargo me había confiado el Magnífico Ayuntamiento por cuatro años; por cuya infamia no quise justicia por ser demasiada grande la pena y no quise perder una familia, del cual fué descubierto y confeso el autor. Villanueva y Geltrú. Febrero 1866 = Firmado = Jaime Carbonell = Rubricado".
Els visors hagueren d´adaptar-se al canvi del sistema de mesura catalana pel innovador sistema mètric. L´actual carrer dels Magatzems Nous de Vilanova i la Geltrú es coneixia popularment com el carrer de la Mesura, en al·lusió a la presència d´aquests personatges i els seus utillatges de mesura i control.
Paral·lelament, existia la Societat d´Oficials Boters, adherida a l´Associació Internacional del Treball amb representants com Pere Soler o Joan Bertran. A les vagues del 1871 Miró i Cusiné actuaren com a representants de la societat.[119]
Cristòfol Miró i Virgili "Toixa" , president de la societat l´any 1873, fou nomenat alcalde republicà en substitució de Miquel Guansé i Puig.

[119] Freixa (1959), p.202

Com constatava Josep Coroleu, els boters col·laboraven en diferents activitats socials de la vila. Serveixi d'exemple que el 1835 "el gremio de cuberos y comerciantes acordó destinar 150 duros de los fondos de medición de piperia para ayudar a los gastos de fortificación del barrio de la Marina". [120]

El novembre de 1844 els boters organitzaren una vaga per demanar increment de jornals. Vagues que es repetirien a les dècades següents. Les associacions de boters destacaren com una de les organitzacions més actives en el terreny reivindicatiu i de mobilització sindical.

Però una de les vagues amb més ressò fou la que organitzaren en protesta perquè la important casa Torres de Vilafranca del Penedès comprava bótes a fabricants no associats.

El 1873 es fundava la cooperativa La Protectora de Cuberos, que un parell d´anys després no tenia més enllà dels 35 socis.

El juny de 1885 es celebrava a Vilanova i la Geltrú el 13è. Congreso de la Federación de Oficiales Toneleros de la Región Española.

Per finalitzar aquest apartat cal recordar que un dels actes més emblemàtics del carnaval vilanoví vuitcentista era la comparsa dels boters. Una celebració de connotacions rituals que congregava molts representants del sector.

8.2 Fassines i aiguardents

En capítols precedents hem vist com els vins i aiguardents del Penedès tingueren un protagonisme indiscutible en el pretèrit comerç marítim d'exportació de Vilanova i la Geltrú. Els vins poc aptes per suportar els viatges oceànics eren transformats en aiguardents. Els francesos l'anomenaven encertadament *eau-de-vie*, és a dir, aigua de vida. Certament, l'aigua comuna era susceptible de deteriorar-se i contaminar-se fàcilment amb el pas del temps, facilitant possibles malalties. L'aigua dolça –"aigua de mort"– era una mala companya de viatge. Contràriament, l'aiguardent es conservava millor que l'aigua i el vi, suposava una important aportació energètica i comportava més valor afegit que el vi.

Com precisava Valls Junyent, l'aiguardent rebaixat amb aigua era la beguda habitual dels mariners holandesos que la popularitzaren i divulgaren per tots els ports.

L'aiguardent, primer, i els vins després, son els productes que originaren el procés d'especialització del conreu de la vinya al nostre país.

[120] Coroleu (1878), p.249

Inicialment, quan les collites de cereals no havien estat bones, embarcacions procedents d'Holanda proveïen de blat de les zones bàltiques. Amb la guerra entre França i Holanda del segle XVII, i en anys posteriors, els vins i aiguardents de països europeus que abastien la costa atlàntica foren substituïts pels productes catalans.
Moltes de les exportacions de vins i aiguardents a les costes de l'Europa atlàntica o la mar Bàltica tingueren com a retorn la importació teixits de lli en cru de les regions de la Bretanya, Normandia, Holanda o Silèsia que eren pintats o estampats a les fàbriques de indianes catalanes i reexpedides a les colònies americanes.
M. Laurent Lipp ja detallava aquestes mercaderies i procedències a la seva *Guide des Négocians* de 1793:

> Els articles d'importació en l'actualitat a Barcelona són tota mena de teles de Silèsia, de Flandes i d'Alemanya, conegudes sobretot amb el nom de platilles reials, estopetes, bretones, etc. Les vingudes de Silèsia –via Hamburg- s'utilitzen a les fàbriques d'indianes, les que vénen de Flandes són teles blavoses, aplomades, les de fil blau i blanc, i formen quadres, ratllats i diferents dibuixos crus totalment d'estopes dites presilles, brabantilles, brabants crus, brabants guants, brabants florejats comuns blanquejats a una llet, brabants florejats superfins blanquejat a tres llets, holandes fines, tovalles de taula de tota mena, així com fils blancs de vàries qualitats; aquests articles de Flandes es rebien via Ostrend o Dunkerque; arribaven a Barcelona vingudes d'Alemanya les teles dites pomerànies, gambars, cavallines, etc; de Suïssa s'importen teles dites constances o imperials, cotó filat, ruans blancs o de color; de Gènova teles de Chiavari, fills de Salo i de Creme; de França teles reials, draps, quincalleries i teles de Troia [...]. [121]

El mateix autor indicava que de la Gran Bretanya o del Nord d'Europa s'importaven també alguns teixits de llana, peix salat –especialment bacallà–, taulons de fusta, ferro, pega i quitrà i altres productes.
Després de la guerra de Successió es reduí el comerç amb Holanda, i en contrapartida s'incrementà el tràfic amb el nord d'Europa. Posteriorment, iniciada la industrialització, del Regne Unit s'importaria carbó i maquinària, i de França productes químics.
Cal anotar que l'aiguardent català era més barat que altres productes semblants produïts en altres països d'Europa. No serà fins el segle XVIII que l'aiguardent també començarà a exportar-se cap a els països americans.
Així, doncs, l'expansió del comerç vinícola va anar associada a la proliferació de fassines d'aiguardent destinades a la destil·lació. Fou una de les principals activitats econòmiques de Vilanova i la Geltrú durant el segle XVIII. Així ho recollia Jaume Caresmar el 1780: "Desde las costas de Garraf hasta Torredembarra inclusive, no hay noticia de que haya habido jamás otras fábricas que algunas que ahora existen

[121] Lipp (1793), p.205
Nota: Hem manllevat la traducció al català feta per Albert Virella a "El moviment mercantil a les darreries del segle XVIII. Aiguardents, vins i indianes" a *Miscel·lània Penedesenca* ,Vol. IV, 1981.

para hacer aguardiente, y éstas sólo sirven para refinar los que vienen del Panadés, sin que tampoco pueda haberlas, porque el terreno es muy árido, de modo que en todo el expresado distrito no se encuentra ni la más pequeña fuente [...]". [122]

Els excedents vinícoles que no podia absorbir el mercat interior, o que per la seva qualitat i consistència no eren aptes per suportar grans viatges, es "cremaven" per convertir-los en aiguardents.

Tot plegat ens apunta que en una fase primerenca les exportacions d'aiguardent superaven a les dels vins. Progressivament, la tendència s'aniria invertint. Les exportacions americanes de vins i aiguardents eren compensades per importacions de mercaderies colonials de tota mena, però n'hi hauria una d'especial interès estratègic per a la indústria catalana: el cotó.

Com anotava Francesc Valls i Junyent, un dels principals especialistes en la matèria: "El cost de transport del vi era més elevat que el de l'aiguardent, no sols per la llarga distància que separava els punts d'embarcament dels de destinació a una costa i l'altre de l'Atlàntic, sinó també perquè es tractava d'un producte amb un valor afegit per unitat de volum més baix que el de l'aiguardent. Calia trobar una mercaderia de retorn de característiques similars al vi perquè es poguessin repartir millor els costos de transport. El producte que satisfeia aquestes condicions era el cotó en floca". [123]

Però no resultava senzill, com indicava el mateix autor: "Poc afeccionats al vi català, els nord-americans han exigit el pagament del seu cotó en efectiu. Aquest diner, Catalunya l'ha obtingut mitjançant la venda dels seus vins a les Antilles espanyoles i dels seus teixits, molt especialment de cotó, al mercat espanyol". [124]

Per la seva part, l'igualadí Caresmar advertia que calia avançar en la millora dels vins elaborats per no haver de comercialitzar volums tan grans d'aiguardents: "Los vinos de Cataluña tienen mucho que enmendar, porque ahora sólo siguen sus cosecheros la regla de que sea mucho en cantidad, sin embarazarse en la calidad del gusto y color, que les triplicaria el precio. Viven con la esperanza de que , de cualquiera suerte que sean, los venderán para convertirlos en aguardientes, y esta máxima les es muy perjudicial, teniéndose presente que los compradores del norte buscan con más gusto y eficacia una carga de vino de Málaga que una de aguardiente, que para fabricarse necesita de cuatro a seis cargas de vino según sea su fuerza y de un gran desperdicio de leña para quemarle". [125]

Malgrat tot, els aiguardents gaudien d´uns bons índex de demanda i eren alhora un mecanisme que regulava la producció i el preu del vi a través de la reconversió o eliminació dels excedents d´aquest.

Les fassines aparegueren davant l´evidència de la manca de grau d´alguns vins, fet

[122] Caresmar (1780)
[123] Valls (2003), p.370
[124] Ib.; p.18
[125] Caresmar (1780), p.73

que es pal·liava afegint-hi esperit i cremant-los per convertir-los en aiguardent.
De la importància de les *oficines* o fàbriques d'aiguardent vilanovines en donen mostra els volums de producció i exportació, però també –com manifestaven Pascual i Nadal– les referències a aquesta activitat en els protocols notarials de l'època. [126]
Així, per exemple, es dóna referència de la fassina de Joseph Gassó, i del fons de protocols notarials del notari Carles Cassani es fa esment de l'inventari després de la mort del ric comerciant vilanoví Joan Torrent de gener de 1779, on hi consta: "tota aquella oficina de ayguardent ab dos olles per la fabrica de ells, ab sos cellers, tres cups ficats en terra [...]". L'establiment donava al carrer Pàdua i al torrent de la Pastera.
A la segona meitat del segle XVIII era tanta l'activitat de les fassines que no hi havia prou llenya i calia cremar carbó britànic. Com indicava Papiol el 1790 en referir-se a la llenya utilitzada com a combustible: "nos las traen a vender, de que regularmente se surten las fabricas de aguardientes y demás, aunque se han valido también de hacerlas traer por el mar, hasta carbón de piedra trajeron de Inglaterra esos años pasados para el surtimiento de unas fabricas de aguardientes".
El mateix autor indicava que el 1790 es comercialitzaven 9.500 càrregues d'aiguardent "prueba de azeite", 14.259 càrregues del de "prueba de Olanda" i 1.529 càrregues de "anisado". [127]
Com hem vist, la fabricació d'aiguardents generava opinions enfrontades. Per uns no suposava cap benefici important pels propietaris, per altres els destil·lats aportaven un valor afegit superior, en elaboració i en mà d'obra. A semblança dels vins, també els aiguardents de la zona visqueren un període d´expansió coincident amb la plaga de la fil·loxera a les vinyes franceses. Fins i tot, algunes fassines d'aiguardent aprofitaren per ampliar i modernitzar les seves instal·lacions.
En alguns moments de la meitat del segle XIX el valor econòmic que aportava la indústria de l´aiguardent a Vilanova i la Geltrú fou superior a la del vi.
La producció d´aiguardent es fonamentava en la diferència de les temperatures d´evaporació de l'alcohol i l'aigua. Com bé remarcava Nuria Puig Raposo, les begudes alcohòliques s´obtenien per fermentació (fins a 14 graus) o per destil·lació (fins a 65 graus). El vi es convertia en esperits mitjançant les olles d´aiguardent. Els esperits s´aconseguien amb repetides destil·lacions que feien pujar el grau fins a 95 o 96. [128]
La graduació es mesurava inicialment en graus Cartier –una unitat pretèrita– i, més endavant, en graus Gay-Lussac, que és l'actual unitat de mesura de l'alcohol contingut en volum o, dit d'una altra manera, la concentració d'alcohol en una

[126] Pascual-Nadal (2008), p.451
[127] Papiol (1790), pp.55, 19
[128] Puig (1994), p.101

beguda.

El vi es destil·lava en alambins per a convertir-se en licor. En aquests aparells els components volàtils s´evaporaven i es tornaven a condensar per refredament als serpentins. El mètode evolucionà cap a la destil·lació repetida o sistema anglès en alambins continus. Aquesta pràctica afavoria l´aprofitament dels vins de poca graduació no aptes pel comerç transoceànic.

Com hem indicat, aquestes operacions es feien als establiments anomenats fassines, facines o oficines. Al segle XVIII els alambins de destil·lació –coneguts per olles–, eren molt rudimentaris.

Seguint A. Segarra, els primers vapors de la destil·lació eren molt forts i donaven lloc a l´anomenat aiguardent de cap. Els immediatament següents als primers constituïen l´aiguardent primer, mentre que, contràriament, els darrers vapors de la destil·lació de baixa qualitat i amb molt contingut d´aigua rebien el nom d´aiguardent de cua. Per l'obtenció d'una càrrega d´aiguardent calia cremar una mitjana de quatre càrregues i mitja de vins. [129]

Segons la graduació, els aiguardents es distribuïen en diferents categories, essent les més habituals: la de prova d´Holanda (de 51,8 a 53,4 graus), la de prova d´oli (de 61,2 graus) i l´anomenat de tres quarts (de 67 graus). En aquest darrer cas, calia un litre d'aigua per cada quatre de licor. Els aiguardents refinats es qualificaven en funció de la proporció d´aigua que calia afegir per rebaixar-los a la prova d´Holanda.

El 1793 Lipp precisava amb més detall les diferents denominacions d´aiguardent que es fabricaven al país. L´aiguardent anisat simple provenia de la destil·lació de vi i matafaluga, del que se'n fabricava poc, era d'escassa qualitat i baix grau, i es destinava primordialment al consum interior. L'aiguardent a prova d´Holanda anisat era expedit a diferents indrets de l'Estat espanyol i Amèrica. L'aiguardent a prova d'Holanda sec era el que més s´exportava a l´estranger, i l´aiguardent prova d´oli o esperit de 4/5, era exportat a Holanda i altres indrets de les colònies americanes reforçat en diferents percentatges. En aquesta darrer destinació s´anomenava també "prova del càntir" a la prova d´oli reforçada al 40%. [130]

Al vi "cremat" s´hi afegien sucres, canyella, anisats i d´altres additius. La qualitat del producte resultant venia avalada per alguna de les proves homologades comentades. L'elaboració d´aiguardent, com la fabricació de bótes, era un camp abonat a les pràctiques fraudulentes. En aquesta línia s´hagueren de dictar rigoroses normatives de control.

---

[129] Segarra (1994), pp.26, 180

Valls Junyent precisava la relació de la conversió entre vins i aiguardents. Caldrien 3,75 unitats de vi per fabricar una unitat d'aiguardent prova d'Holanda comú i 4 unitats pel tipus Holanda refinat. Per una unitat d'aiguardent prova d'oli comú (o aiguardent ¾) caldrien 4,8 unitats de vi i 5,04 unitats pel de prova d'oli refinat (Valls 2003, p.292)

[130] Lipp (1793), p.189

El maig de 1768 la Junta de Comerç de Barcelona encarregava a una comissió constituïda la confecció de les ordenances a partir d´un memorial de l´ajuntament i dels comerciants de Reus on es precisava: "la mala calidad y falsificación del aguardiente, de modo especial el del orujo, y de la defectuosa construcción de las pipas, de que se quejaban los corresponsales de los puertos del Norte de Europa". [131]
A les darreries de segle XVIII el mercat de Reus fixava els preus dels aiguardents per a tot Catalunya. Altres mercats de menor importància eren els de Valls o Vilafranca del Penedès.
Segons les dades de la *Guide* de M. Lipp, Vilanova i la Geltrú era per aquella època la segona plaça catalana en exportació d´aiguardents. Les 7.000 pipes de quatre càrregues que s'expedien anualment quedaven, però, lluny de les 25.000 que sortien per Reus. Barcelona, Tarragona i Torredembarra comptabilitzaven 2.000 pipes, i la platja de Sant Salvador al Vendrell 1.500. El total de l'exportació catalana eren 41.800 pipes expedides majoritàriament a: França, Holanda, Flandes, Anglaterra, nord d´Europa i Amèrica.
El mateix autor exposava que el port de Vilanova i la Geltrú exportava un total de 28.000 càrregues d´aiguardents que representaven el 16, 7% del volum català. Tanmateix, el port de Salou, punt de sortida dels aiguardents de Reus i comarca, exportava de l´ordre de 102.400 càrregues, equivalents al 61,2% del total.
L´octau era l´impost que gravava la fabricació d´aiguardent i era recaptat per l´Ajuntament. Lipp assenyalava que el 1751 els valors impositius sobre la producció eren de 611 lliures catalanes a Vilanova i la Geltrú i de 224 lliures a Cubelles. [132]
La quantitat recaptada per la duana vilanovina en concepte de dret d'octau el 1803 pujava a un total de 128.023 rals d´ardit. Com passava amb el vi i altres mercaderies, el comerç marítim d'aiguardents resultava afectat pels continuats conflictes militars de l´època. El vilanoví Antoni B. Gassó es lamentava especialment dels efectes sobre el comerç de la guerra amb Anglaterra a començament de segle XIX: "ha sufrido gran reducción desde la guerra con Inglaterra de 1805 que opuso tantos obstaculos a la navegación de los aguardientes y del vino". [133]
No menys traumàtica resultà la invasió napoleònica o guerra del francès (1808-1814), especialment contundent amb l'exportació d´aiguardents, com explicitava A. Segarra: "Vilanova passa a ésser un port secundari pel que fa als aiguardents". Salou i Tarragona es consolidaren definitivament com a punts de sortida d'aiguardents, mentre que Sant Salvador, Sitges i Vilanova i la Geltrú ho feien en el camp dels vins. Malgrat tot, en l'embarcament d'aiguardents el 1803 Vilanova es situava per darrera de Salou i Tarragona, i just per davant de Torredembarra i Barcelona. [134]

---

[131] Carrera (1946), p.327
[132] Segarra (1994), p.40
[133] Gassó (1816), p.53
[134] A.Segarra presentava l´estadística de les exportacions de vins i aiguardents (en càrregues) al port de Vilanova

Una declaració de l'estadística de fàbriques de Vilanova i la Geltrú de 1816 mostrava que hi havia cinc fàbriques d'aiguardent, una de sabó, una de barrets, una de filats i una de cuirs adobats. [135]

A la segona meitat dels anys seixanta del segle XX s'enderrocaren les restes de les darreres fassines que encara quedaven a la ciutat. La fassina d'en Serra al carrer Llibertat o la cal Xixo, tocant al camí de la fassina. Aquest vial recordava un dels primers establiments de destil·lació que fou de Llorenç de Cabanyes i Fuster, pare del poeta Manuel de Cabanyes.

Francesc Papiol es referia a aquest establiment, sense citar-ne el nom del propietari, per estar situat a tocar de la fàbrica d'indianes. Deia l'autor: "hay unos espaciosos almacenes para todo género de licores, con una suntuosa fábrica de Ahuardientes en la que, entre otros alambiques, hay uno de especial venido de Londres, y coge 18 cargas, y sale perfectísimo el licor, con preferéncia a los demàs". [136]

De la fàbrica d'aiguardents dels Cabanyes també en parlava Teodor Creus:

> A finales del siglo XVIII existian talleres de piperia que arrojaban diariamente 20 cubas al mar; 200 mulos y 200 caballerias menores empleadas en el transporte y en los trabajos agrícolas; se cosechaban en sus tierras 30.000 cargas de vino, funcionaba una fábrica de aguardiente que dió nombre al camino denominado de la Facina y cuya máquina, traida de Londres, era de 18 cargas de cabida; otras de jabón y otra de vidrio que debieron cesar por falta de combustible, a pesar de haber ensayado el carbón de piedra procedente de Inglaterra; y por último existía la gran fábrica de pintados cuyos restos se ven hoy todavia en el dicho camino de la Facina y playa de S. Cristobal. [137]

A les darreries del segle XVIII la casa de comerç Fuster i Cabanyes tenien representació a Sant Petersburg, mitjançant un vilanoví de cognom Escardó.

Segarra posava en coneixement la presència a Vilanova i la Geltrú de Josep Fuster com a representant de la companyia comercial Ermengol Gener y Cía de Barcelona. Aquesta companyia intervingué especialment a Valls, Lleida, Tarragona, Reus i la pròpia Vilanova. En aquestes dues darreres ciutats era habitual que la companyia esmentada adquirís importants volums d´aiguardent a la bestreta.

Una disposició de 12 de setembre de 1737 autoritzava l´entrada a la vila de vins forans destinats a cremar-los per obtenir aiguardent. Els industrials autoritzats per aquesta funció eren: Joan Miró de Montgrós, Cristòfol Torrents, Antoni Aldibert, Joan Millé, Cristòfol Parellada, Josep Mainé, Joan Baptista Robert, Josep Romeu, Josep Mascaró, Fèlix Gassó i, més endavant, Joan Rafecas i Josep Galtés.

Dos anys després, el cadastre registrava un total de deu fassines, corresponents a:

---

i la Geltrú en el període 1800-1820, a partir del registre de duanes de l´arxiu del port de Tarragona.

[135] ACG, Doc.2872

[136] Papiol (1790), p.68

[137] Creus (1886), p.13

Antoni Aldibert, dues de Joan Millé, Fèlix Gassó, Joan Rafecas, Joan Miró, Cristòfol Parellada, Josep Galtés, Joan Galtés i Josep Mascaró. A finals del XVIII només quedaven cinc fabricants d´aiguardent: Josep Sullivan -un dels fundadors de la fàbrica d´indianes-, la casa dels Fuster i Cabanyes, Josep Romeu i Borràs, Josep Gassó i Josep Ballester i Ollé.

Per situar l'estat d'aquesta activitat a Vilanova i la Geltrú entre la meitat dels segles XIX i XX cerquem les dades al registre de la matrícula industrial municipal.

El 1846 i 1847 cal remarcar la presència de la fàbrica d'aiguardents de Josep Antoni Ferrer, sense precisar la domiciliació. Contemporàniament a aquella treballava la fàbrica de Francesc Font i també la d'Antoni Samà, amb un alambí que treballava "menys de tres mesos".

De 1846 a 1853 destacava la fàbrica d'aiguardent de Fèlix Socias i Escofet als carrers de Felip Neri o de Pàdua; i de 1847 a 1854 la de Josep Raldiris amb un alambí al carrer de Sant Sebastià.

Per les notes manuscrites de Ventosa i Massana sabem que el desembre de 1852 es produí un incendi a la fàbrica d´aiguardent de Josep Raldiris i Montserrat al carrer Col·legi (ambdós carrers feien cantonada). A partir de 1850 i fins 1860 es registrava la fàbrica d'aiguardent de Francesc Arrufat al carrer Sant Sebastià, precisant que disposava d'un alambí que treballava pocs mesos. Entre 1851 i 1853 trobem la de Lluís Garriga domiciliada al mateix carrer.

La contribució industrial presenta de 1854 a 1866 una fàbrica d'aiguardent al carrer Pàdua a nom de Gaspar Lleó; entre 1854 i 1859 una de Bonaventura Roig al carrer Església i de 1864 a 1866 la que duia la titularitat de Jaume Grifuls [sic] al carrer Castell.

Les fàbriques d'aiguardent es multiplicaven, i entre 1867 i 1873 se'n localitzava una d'Antoni Rosell amb un alambí de 2.500 litres al carrer de l'Aigua.

De 1882 a 1886 es registrava la de Joan Solà a la Rambla amb un alambí de 300 litres, que tingué presència a l'Exposició Regional de 1882.

També coneixem la fàbrica de "orujo" de 1889 d'Antoni Musolas i Oliver amb dues calderes de 1.700 i 2.000 litres al torrent de la Pastera, carrer Riudor.

El mateix any apareixia una fàbrica de "orujo" o d'aiguardent amb diverses raons: Oliver y Cía (1889-1890) amb diverses calderes al carrer Havana; Oliver i Gibert (1894-1897) amb calderes de 1.500 i 1.650 litres i un aparell rectificador de 700 litres primer al carrer Riudor i després a la rambla Vidal; i Pau Oliver (1901-1904) amb caldera de 2.550 litres domiciliat a rambla Vidal o al Duque de la Victoria.

Altres fabricants de destil·lats de finals de segle foren Pere Badell amb una caldera de 350 litres a la Rambla cap el 1888; Francesc Giralt i Mestres al carrer Sant Cristòfol amb una caldera de 100 litres el 1891, o Joan Gumà i Mestres al mateix indret.

Encetat el nou segle, es registraven les activitats de Joan Gibert amb una fàbrica de

"orujo" o "alcohol" entre 1901 a 1904 a la rambla Vidal.
El 1901 i 1902 es declarava la fàbrica d'esperits de Francesc Ballester i Calaf al camí de la Fassina, i en el mateix període la de Francesc Roca i Lluch amb una capacitat de 1.500 litres al carrer Llibertat.
El 1922, a tocar de la rasa d´en Miquelet, es constituïa la fàbrica Residuos Vínicos, S.A. dirigida per Vicenç Miret i Marquès. S'hi fabricava àcid tartàric a partir dels sediments i subproductes de l´elaboració del vi. El setembre de 1926 la societat es convertia en Productos Químicos y Farmacéuticos FIN; fins que tancà portes el 1930. El local fou ocupat aleshores per Joan Mas i Planas que el 1943 hi muntà una destil·leria de fusta i derivats que durà poc temps. L´espai encara seria ocupat posteriorment per una fàbrica de filats de cotó.
El 1946 i 1947 localitzem una fàbrica d'aiguardent compost i de gasificació de vins a nom de Josep Rius i Roig, primer al carrer Unió i després a la plaça del Mercat (plaça Soler Carbonell).
A mitjans de segle encara era habitual de destil·lar la brisa dels celleres per fer-ne alcohol de baixa graduació. La brisa era composta per diversos constituients que quedaven després de la premsada: la rapa, la pellofa, el pinyol i restes de la polpa. Aquests subproductes es venien a les fassines. [138]
Mentre, l'activitat anava a la baixa, tot i que les darreres fassines continuarien cremant vins de qualitat no apte pel consum. La columna de destil·lació podia tenir entre 15 i 20 metres d'alçada on s'hi formaven subproductes com el tartrà. A la columna de refrigeració es filtrava el material resultant.
El 1958 les destil·leries de la vila teníen una capacitat de producció de fins a 2.180 litres diaris. En destacaven la fàbrica d´esperit de "orujo" de Joan Gibert a la rambla Vidal, i posteriorment sota la raó de Jaume Gibert Milà; o les d´en Giró, Miquel Puig Àvila al carrer Duc de la Victòria –després celler de Can Pujol–, o la de Josep Serra Mañé al carrer Llibertat, on havia estat el Sindicato Agrícola Comarcal. Les darreres fassines persistiren a Vilanova i la Geltrú fins els anys seixanta del segle XX.
En el passat, capítol a part mereix la referència a la fassina d'aiguardent de Pau de Feu, comerciant barceloní amb botiga de teixits i dedicat a la importació de teixits i l'exportació d'aiguardent. De la seva activitat en donava detalls Valls Junyent. A finals del XVII instal·lava una fassina a Vilanova i la Geltrú, aleshores Vilanova de Cubelles: "El 1693, Feu havia adquirit una peça de terra campa d'un jornal i mig, en el terme de la Geltrú, vora mar, per construir-hi una oficina per a la fabricació d'aiguardent". El mateix any sol·licità i obtingué del Consell dels Trenta de Vilanova la franquícia en l'entrada de vi i aiguardent forasters. A partir de 1698 la fassina va ser operativa, amb volums importants que s'exportaven a la costa atlàntica i nord

[138] Francàs (2012), p.12

d'Europa. [139] Els Feu arribaren a Vilanova i la Geltrú cap a l´any 1693 procedents de Mataró. El 29 de març de 1693 Pau de Feu comprava un tros de terra al pagès Damià Torrents per edificar una oficina d´aiguardent i un magatzem de vins prop de mar, a l'indret conegut posteriorment per camí de la Fassina. Altres propietaris de fassines locals com Miquel Alegret de la plaça Lladoners, Francesc Padrós o Joan Serra treballaven per Feu.[140] La tendència austriacista de Feu durant la guerra de Successió li reportà no pocs problemes i fou l´inici del seu declivi. L'exèrcit de Felip V ocuparen la fassina per instal·lar-hi tropa i cavalleria. El seu posicionament polític va forçar l'expropiació de tots els seus bens. Feu estigué vinculat a un antic projecte de port a tocar del turó de Sant Cristòfol. El comerciant rebria en compensació una part dels drets abonats per les embarcacions. [141]

Així, doncs, la fassina de Pau de Feu esdevingué no tan sols la primera fassina de la vila, sinó també una de les més emblemàtiques. A la segona meitat del segle XVII apareixia a la principal relació de companyies manufactureres barcelonines amb un capital social de 13.750 lliures. Isabel Lobato constatava que el procés de producció era extern a la companyia i controlat pel mateix Feu, de qui precisava que amb anterioritat havia estat propietari d´una destil·leria a "Santa Maria de la Geltrú". L'autora assenyalava el funcionament del negoci: "El hecho de asociarse no va a suponer para el mercader barcelonés menoscabo en su control del negocio. En efecto, la compañia compra a los vinyataires la materia prima necesaria, entregandosela a Pau Feu que transforma el vino en aguardiente corriendo a su cargo la leña, las ollas y el personal necesario en la destileria. Acto seguido, el aguardiente es vendido por Feu a la compañia a 10 reales por carga, envasado en recipientes suministrados por el propio Feu a 6 libras y 10 sueldos la pipa, y estibado también por Feu a 16 sueldos por pipa". [142]

Vicens Carbonell, citant Molas, indica que l'empresa fou muntada pels botiguers Montserrat Pedret i Josep Rodoreda: "Pau Feu, mercader, hi aportà el 50% del capital i proporcionava la seva oficina o taller de l'estany de Sant Cristòfol, així com la llenya, olles, pipes, etc. i es va fer càrrec del transport. El nom social fou *Pau Feu i Rodoreda*. La fortuna de Feu fa fallida el 1706 amb segrest de tots els bens". [143]

---

[139] Valls (2003), p.66

[140] Virella (1990), p.24

[141] "no era extraño que hubiese ya entonces un opulento comerciante como Feu que propusiese contruir un puerto junto a la ermita de S. Cristobal, si se le cedían durante cierto número de años los derechos que se impusiesen a los buques que lo utilizasen..." (Creus 1886, p.14)

Una qüestió de la que ja s'havia fet ressò Francesc Papiol: "dicese que un famoso comerciante dicho Feu (de quien fue lo que es en el día Fábrica de Indinas y Aguardientes) ofreció a sus costas, como se le cediesen los derechos por algunos años" (Papiol 1790, p.41)

[142] Lobato (1994), p.129

[143] CARBONELL ,Vicens; *L´Hora del Garraf*, juny 1998. Citant MOLAS; *Comerç i estructura social a Catalunya*, 1977

9. Els inicis de la industrialització

Els períodes de transició previs a la industrialització poden fonamentar-se en sistemes fràgils, o bé en estructures consolidades d'orígens diferents. Les activitats artesanals més o menys desenvolupades, el dinamisme gremial o fins i tot l'estat d´altres sectors com l´agrari o el comercial, marquen les fites que condicionen o poden condicionar aquesta etapa d'abocament a la indústria.

Podem afirmar que la industrialització com a tal, es consolida amb la incorporació de la màquina de vapor en complir-se el primer terç del segle XIX. Fins aquell moment podríem parlar d´una etapa preindustrial, amb una colla d´activitats estretament vinculades al sector agrícola o rural (forns de calç, molins...) o comercial (boters, fassines...). A redós d´aquestes es van anar consolidant poc a poc altres activitats manufactureres que tot i tenir artesanal apuntaven a la gènesi d´un veritable procés de industrialització que s´assoliria amb l´evolució de l´estat de la tècnica i, en definitiva, la mecanització posterior.

A Vilanova i la Geltrú, com a bona part del país, aquest procés lent però progressiu es desenvoluparia al llarg del segle XVIII, simultaniejant-se amb les tasques pròpies del camp, el comerç o vinculades a unes incipients nuclis d´estructura gremial.

Aquestes primeres manifestacions prèvies a la indústria, han rebut des d´alguns sectors el nom de protó indústria o protó industrialització. Això seria, en paraules de James Thomson: "un procés de desenvolupament industrial rural i l´especialització regional que d´això en resulta", o bé, "qualsevol activitat industrial que es dugués a terme mitjançant tecnologies que no fessin que la centralització de la producció fos essencial". [144]

Maluquer aportava algunes precisions: "es obvi, que no sempre la proto-industria va desembocar en la industrialització, però també resulta força clar que allí on aquest procés es va produir va anar precedit i preparat per un vigorós desplegament manufacturer encara no encaixat en les fórmules del *factory system*". [145]

La presència i la significació dels gremis ha estat un fet determinant en aquesta etapa de transició. S´ha dit que els gremis, conservadors d´unes estructures rígides i immobilistes, no afavorien el desenvolupament de certes activitats de manufactura per por a perdre protagonisme i control. D'altra banda, l´absència d´aquest poder de control "liberalitzava" els processos artesanals fent que evolucionessin en consonància amb l´estat de la tècnica i amb el ritme de la demanda.

En un altre ordre de coses, ha hagut altres factors històrics que han afavorit el desenvolupament d´activitats vinculades al camp o al comerç. Catalunya disposava

[144] Thomson (1994), p.24
[145] Maluquer (1984)

d'una pagesia amb un regim de propietat marcadament lliure que accentuava la seva iniciativa emprenedora. Des d'època medieval , la navegació i el comerç aportaven experiències innovadores que es podien transformar en dinamització de projectes i actituds corporatives.

Afegit a tot plegat caldria tenir en compte que les inclemències propis del temps i altres adversitats com les plagues afectaven la regularitat de les feines al camp i que, això mateix, i els continus conflictes militars entrebancaven el normal desenvolupament dels intercanvis comercials. Això afavorí la recerca i el desenvolupament d´altres activitats més constants i no tan vinculades als impactes externs.

El increment demogràfic, l´expansió agrària i la possibilitat dels mercats colonials, feren emergir una burgesia mercantil que amb la consolidació dels primers capitals comercials es plantejaria l´orientació cap a les activitats industrials.

Les primeres mostres d´una incipient activitat preindustrial de caràcter artesanal es consolidaren al país poc abans de l´equador del segle XVIII. Thomson es preguntava: per què es va traslladar el capital comercial a la indústria en la dècada del 1740?

Sovint, han existit discrepàncies a l´hora de definir si allò que va esdevenir a casa nostra mereixia el nom de revolució industrial, o potser caldria situar-ho en un mer procés de industrialització, en forma de fenomen suau, progressiu i evolutiu. De fet, cal entendre com a revolució allò que té un caràcter més puntual i de canvi concloent, tal com succeí a Anglaterra amb els *factory system*, veritable bressol de la revolució industrial.

Alguns autors han convingut en que l'avenç gradual del procés de industrialització pot desembocar en una veritable revolució industrial, cas d'adopció d´una nova tecnologia, com fou el cas de la màquina de vapor a la indústria dels Bonaplata l´any 1832, com explicava Jordi Nadal. [146]

També es cert que, més enllà d´un canvi tecnològic, la revolució industrial descansava en els principis de desenvolupament de l´especialització i la divisió del treball. En aquest mateix sentit situaríem les diferents línies de interpretació de la industrialització catalana a partir de la dècada dels 40 del segle XVIII. Per Vilar, la crisi comercial del 1740 afectà els mercats i originà una reorientació dels patrons de inversió. Per Martinez Shaw foren els mercats colonials els que tingueren un paper decisiu.

Estudiosos com Albert Carreras centraren la revolució industrial a Catalunya en el període de 1835 a 1855 , o més concretament, de 1835 a 1841, quan el procés de creixement i expansió de la indústria esdevingué més concloent.

Certament, aquella dinàmica preindustrial fonamentada en la filatura tèxtil tingué

[146] Thomson (1994), p.27

bones possibilitats de desenvolupament durant el darrer terç del XVIII gràcies a la prohibició de la importació de teixits de l´estranger. Aquesta etapa de protecció afavorí així mateix la consolidació d´un esperit corporativista que apuntalà aquell procés. D'acord a Thomson, tot plegat va contribuir a desencadenar els fets posteriors: "mentre que l´interès dels estampadors per la filatura havia estat predominantment instrumentalista, durant aquests anys va anar emergint una classe de filadors de cotó per als quals l´activitat havia esdevingut un afer essencial com a mitjà de subsistència". [147]

Aquell procés, de signe inequívocament català dins l'Estat espanyol, agafà per sorpresa la pròpia administració de l´època. Aquells nous industrials emergents no teníen cabuda en els registres oficials de l´administració, poc proclius al canvis. És així que propietaris i fabricants vinculats a aquelles noves activitats (estampació, filatura o tissatge) es veien desplaçats en els registres oficials al capítol de "individuos vagos" o , dit d´altra manera, els que no teníen una feina precisa.

Al nostre país, aquella primera industrialització la protagonitzaren menestrals i cabalers o fadristerns, que hagueren d'espavilar-se i allunyar-se de les activitats agrícoles familiars tutelades per la figura de l´hereu.

9.1 La fàbrica de teixits de indianes

La majoria d'especialistes estan d'acord en que a Catalunya els teixits d'indianes foren el preàmbul de la moderna industrialització del segle XIX.

Com ja s'ha apuntat anteriorment, en contrapartida als vins i aiguardents que es comercialitzaven cap el nord d'Europa, després s'importaven teixits de lli en cru. A Barcelona i altres ciutats de Catalunya els teixits de fil es pintaven o estampaven convertint-se en teixits d'indianes que, després, majoritàriament eren reexportats a les colònies americanes. Aquells establiments s'aprofitarien posteriorment per elaborar manufactures de cotó –provinent de Malta– destinades al mercat intern.

Aquell procés de diversificació seria el punt de sortida cap a la industrialització moderna. Poc a poc els teixits de cotó anirien desplaçant els de lli, fent vàlida l'expressió de Jordi Nadal "el lli és el cotó de l'Antic Règim".

Així, doncs, les indianes, en tant que fenomen preindustrial o protoindustrial, serien la llavor que després germinaria en forma de processos industrials més complexos en el sector dels filats i teixits de cotó i la incorporació de la màquina de vapor. Les indianes es convertiren en bona part del territori com un dels elements catalitzadors de la primera industrialització.

[147] Ib., p.295

Malgrat tot, la seva influència real no sempre ha generat opinions coincidents. [148]
El 1728 es prohibia la importació de teles pintades i blanques, amb la voluntat de incentivar la indústria autòctona del cotó.
Aquella directiva proteccionista permeté, però, la introducció del cotó de Malta. Es manufacturaven teles de cotó pintades o estampades, que aconseguien imitar i competir amb els productes originals i més tradicionals com la llana, la seda o el lli.
Això provocà l'aparició de pràctiques contrabandistes i l´inici de les primeres experiències de fabricació autòctones, amb l´ajut i participació de tècnics francesos experimentats –especialment marsellesos– i altres de Suïssa, Suècia i Alemanya, especialment d'Hamburg. [149]
Aquella combinació de teixits de lli importats de l'Europa atlàntica –en contrapartida a les exportacions de vins i aiguardents–, i els teixits de cotó manufacturats a Barcelona i rodalies, foren els semielaborats que, un cop pintats o estampats, es comercialitzarien a les colònies americanes o abastirien el mercat interior.
L'engranatge del segle XVIII ja no s'aturaria, i el segle següent es manifestaria en forma d'una potent indústria de filats i teixits de cotó –i llana en altres indrets– que contribuiria a fiançar capitals comercials i industrials.
Els tallers i petites fàbriques de indianes consolidaren un substrat de mà d´obra amb una incipient formació i adaptació a la nova activitat fabril, i alhora forjaren les bases d´una primerenca i més moderna organització del treball, amb una divisió i una especialització que acabava amb el pretèrit sistema artesanal i gremial.
Aquest plantejament àmpliament acceptat, no resulta vàlid per a Vilanova i la Geltrú, on la fabricació de indianes i altres activitats tèxtils més artesanals –com la llana o la seda– foren del tot residuals o inexistents.
A diferència del que fou habitual a la capital catalana i altres viles del país, Vilanova i la Geltrú no desenvolupà una important indústria de indianes.
De fet, la ciutat arribà a una indústria cotonera moderna i moguda a vapor sense tradició ni precedents preindustrials que ho justifiquessin.
Vilanova únicament va assajar una fàbrica d'indianes, de relativa importància, que no feia el procés complet i que va durar molt poc temps.
Així, doncs, la única experiència tèxtil en aquella etapa de transició entre el model d´activitat artesanal i el industrial fou la fàbrica de pintats que s'establí prop de la platja a les darreries del XVIII.
La fàbrica de indianes de Vilanova i la Geltrú s'aixecà al voltant de 1785. Per aquelles

[148] El historiador Alex Sánchez va posar en evidència la poca importància que s´ha concedit a l´estudi de la fabricació de les indianes. Caldria aprofundir en la influència que tingueren els mercats colonials i quin fou l´impacte real que les indianes tingueren sobre la indústria cotonera (Sánchez, 1992)
[149] Seguint James Thomson: "el desbaratament que va provocar la Revolució a la indústria francesa sembla que va donar una bona oportunitat a la indústria catalana, precipitant una considerable transferència tecnològica no solament d´operaris francesos sinó també dels fabricants anglesos de maquinaria que treballaven a França" (Thomson 1990, pp. 67, 121, 309)

dates aquella mena d'activitat ja s'havia escampat més enllà de Barcelona, com posava de manifest el 1789 Jaume Amat a *Observaciones de un comerciante* ...: "años pasados no había fabricas de indianas ni de pintados sino en la capital del Principado. Pero despues ya las vemos en Mataró, Reus, Vilanova, Manresa, Granollers y Besalú y ya en otros lugares menores se tejen los cotones ordinarios para pintar después en fábricas grandes".[150]

La fàbrica vilanovina s´instal·là al barri mariner entre el camí de la Fassina i el torrent de la Piera, lloc on anys després hi hauria la Sínia de les Vaques o Cal Rosés. Aquells terrenys havien estat del comerciant Feu –de qui ja hem parlat–, que hi tenia una fassina d'aiguardent. [151] El segle XVIII l´indret era conegut per Casa d´En Completes o *Huerta Larrad*. Des del primer moment l'establiment es dedicà a la manufactura de teixits de indianes i altres productes tèxtils.

Com hem dit, les indianes eren unes peces de fil o cotó pintades per una sola cara amb colors ben vius. Rebien aquest nom per la semblança de les teles estampades que arribaven a Anglaterra provinents de la Índia a les darreries del XVII.

Contemporàniament, hem pogut contemplar dues petites mostres d´aquelles teles estampades a la fàbrica vilanovina. Es tracta de dos retalls que eren guardats entre les pàgines de la ja comentada *Guide des Negocians* de M.L. Lipp, dipositada a la Biblioteca-Museu Balaguer. Les teles, que encara conservaven els colors en estat acceptable, anaven acompanyades d'una nota manuscrita de l´industrial Josep Ferrer i Vidal datada el setembre de 1883.

La nota, escrita en un full encapçalat pel gravat de les inicials JFV de l´industrial, deia el següent: "Muestras de los géneros que en el siglo ppdo. se elaboraron en la fábrica de estampados de los S.S. José Sutlivan 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".

El polifacètic vilanoví Teodor Creus i Corominas apuntava que les peces estampades en aquell establiment: "eran llevadas a América en su mitad, y de las cuáles existen aún hoy día muestras en el museo industrial de Mulhouse en Alsacia". El tractat de Creus fou publicat el 1886. [152]

Eren gravats o estampats elaborats manualment damunt d´una taula d´estampació amb motlles de fusta i planxes de coure. Cap el 1785 els motlles plans donarien pas als cilindres de coure, tot i que aquests no arribarien a Catalunya fins als anys deu del nou segle. [153]

---

[150] Lluch (1973), p.175

[151] De Francesc Papiol el 1790: "dicese de un famoso Comerciante dicho Feu (de quien fue lo que es en el día Fábrica de Indianas y Aguardientes)..." (Papiol 1790, p.41)

[152] Creus (1886), p.13

[153] James Thomson apunta diferents tipus de indianes: la indiana fina, la indiana comuna, la combinada de

El 1819 es publicava el *Tratado teórico y práctico de la fabricación de pintados o indianas* del català Carles Ardit, qui havia treballat en fàbriques d'indianes d'Alsàcia i Suïssa, becat per la Junta de Comerç de Barcelona.

Tan important com la pròpia tècnica, especialment fonamentada en el desenvolupament dels tints i preparats químics, ho era el disseny i la creativitat dels dibuixos estampats, fent coexistir íntimament tècnica i art.

L'estampació, així com el blanqueig, exigia aigua abundant. El blanqueig dels teixits era un procés complex que es podia aconseguir per diferents procediments com eren l´aplicació de vapor d´aigua, amb gas clor o per tractament d´àcids. Calia bullir, coure, vaporitzar o aprestar les matèries primeres. A Vilanova es blanquejaven i estampaven els teixits de cotó, amb la dificultat afegida de la pretèrita manca d'aigua a la zona. Això fa preguntar-nos, per què escolliren una població com Vilanova i la Geltrú?

Cal indicar que durant la industrialització del segle XIX, moltes de les fàbriques cotoneres vilanovines traslladaren el procés de blanqueig a Barcelona o Sant Martí de Provençals, on el Rec Comtal els permetia de disposar d'aigua. Com hem dit, Barcelona es convertí durant el segle XVIII en la capital de la fabricació de indianes, tan en la quantitat d´establiments com en la qualitat dels seus productes. [154]

Els pioners en aquesta activitat obligaren l'administració a haver d'ajustar diverses reglamentacions . En termes d´adscripció fiscal, les fàbriques de indianes no s´ajustaven a cap dels gremis i associacions existents. Davant d´això, els responsables del cadastre van optar per classificar-los a l´apartat de "vagos", es a dir, sense una ocupació concreta. [155] Certament, no era la millor carta de presentació per posar els fonaments del que seria potent indústria tèxtil catalana.

Així, doncs, al voltant de 1785 s´instal·lava prop de la platja de Vilanova i la Geltrú una fàbrica de indianes sota la comandita de Josep Sullivan (potser O'Sullivan), de probable origen irlandès, i el francès Joan de Larrard. La filatura i el tissatge es feien a Reus, mentre que a les instal·lacions vilanovines únicament s'hi estampaven les teles.[156]

---

cotó i lli i la tela de lli pur. El cilindre d´estampar fou inventat per l´escocès Thomas Bell l´any 1785. D'aquesta manera s´evolucionava cap un procés continu.

L´invent de la perrotina esdevingué un avenç significatiu per mecanitzar els processos d´estampació fins aleshores manuals. La creació d´aquesta màquina, que només estampava a quatre colors, fou obra de l´enginyer francès Louis Perrot (1798-1878).

[154] Com constatava Lipp el 1793: "quant à la solidité des toiles de coton qu´on fabrique en Catalogne pour être peintes ou imprimées, je puis assurer qu´une pièce pèse autant que deux pièces d´indiennes de la Suisse ou d´Allemagne". (Lipp 1793, p.201)

[155] Vicens Vives (1987), p.453

[156] Ramon Arnabat va apuntar la coincidència entre l´activitat de Sullivan i la del irlandès Gregori French, comerciant i industrial de indianes vinculat a Reus i Vilanova i la Geltrú. (Draps, 113)

La informació fou aportada en el seu moment per James Thomson. Gregori French i el seu fill es dedicaren cap el 1740 a l´exportació d´aiguardent des de Vilanova i la Geltrú i Salou a Holanda, i cap el 1742 el trobem fent importacions de bacallà salat. Dos germans de French s´instal·laren a la platja de Salou a partir de 1740 per

Sullivan era membre d´una família establerta a Reus. S'instal·laria a Vilanova i la Geltrú cap el 1712. Abans de la fàbrica de indianes actuava com a comerciant i també dirigia una destil·leria.

El 1797 era membre del Consell de Comerciants de Vilanova i la Geltrú. Un any abans s´havia convertit en regidor degà i un dels promotors de la carretera entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès i Igualada. Morí a Vilanova el 10 d´octubre de 1799 i ,segons Albert Virella, fou enterrat al vas de la família Papiol. [157]

Joan Alexandre de Larrard i Claveria, el principal soci comanditari, era d'origen francès, nascut el 1735 a Oloron, a la comarca del Bearn.

Larrard s'establí a Barcelona on obtingué la nacionalitat espanyola amb privilegi de fidelitat i "hidalguia" i títol de cavaller concedit el 1775. Es convertí en un important i prestigiós comerciant matriculat a la Reial Junta de Comerç de Barcelona el 9 d´octubre de 1777. Aquell mateix any fou cofundador de l´entitat financera Compañia de Banco en Cambios.[158]

El 1793 formava part d´una comissió promoguda per la Junta de Comerç i encapçalada pel menorquí Joan Soler per l´estudi de la represa i el foment del comerç amb els ports de l´Europa i la Mediterrània oriental, i molt especialment Turquia. Així mateix instal·là uns locals al port de Salou, d´acord amb les instruccions del capità general Philippe de Cabanes a efectes de desenvolupar un nucli de població a

---

col·laborar en el negoci.

La bona situació de French podria atribuir-se al resultat de l´aliança entre Anglaterra i França amb motiu de la guerra de Successió. Cap el 1744-1745 muntà una empresa d´estampació de indianes a Barcelona. French morí el 1750 i el fill continuà el negoci fins el 1763. (Thomson 1994, pp.139, 142)

[157] Virella (1990), p.39

[158] En el darrer terç del segle XVIII les entitat bancaries i les iniciatives financeres a Catalunya es reduïen a unes poques experiències. Angel Ruiz, biògraf de la Junta de Comerç, declarava: "Juan de Larrad, inteligente comerciante y notable economista, junto con otros diez y siete accionistas, fundaron en 1777 una casa de Banca...". Foren denunciats i combatuts per la competència: "los interesados en los bancos antiguos veían aparecer frente a ellos a dos hombres jovenes, inteligentes y tenaces como Juan de Larrad y D. Roberto Herries, inspirador y director de la nueva entidad".

Ruiz constatava que: "Herries era Consul de Dinamarca y tenía con Larrad una casa de comercio en Villanueva". (Ruiz 1994, p.113)

En relació a Larrard, Valls Junyent indicava que Jean de Larrard, nascut a Oloron –Pirineus Occidentals– el 1742, era un dels francesos que més destacaven a la Barcelona de finals del XVIII. El 1764 era a Salou com a representant, i després soci de la societat Robert Herries y Cía. (Junyent, 197)

Josep Morell n'aportava més dades. La societat representada per Larrard al Baix Camp era una empresa auxiliar de la indústria vinícola vinculada al comerç de Reus i Salou: "la companyia que formà Joan Larrard, representant de Robert Herries, agrupava un fuster i almenys una dotzena de boters reusencs. La seva activitat seria el comerç per introduir de la Romània i altres indrets fusta per a fer botes". Afegia: "la composició variada dels associats i la presència d´uns òrgans de direcció queda molt evident en la societat de J.Antoni Larrard, comerciant de Reus, i en nom també de Robert Herries. La cúpula executiva estava ocupada per Josep Sullivan, que era nomenat caixer de la casa i oficina amb un sou anual de 350 lliures durant tres anys". (Morell 1993, p.108)

la platja.
El 1780 Larrard apareixia com a comerciant matriculat a Vilanova i la Geltrú al costat de Sullivan. Cinc anys després ambdós iniciaven l´aventura de la fàbrica de indianes. El 1792, ja tancada l'empresa, Larrard retornà a Barcelona sense rescindir la comandita vilanovina. El 1794 es convertia en comerciant matriculat a Barcelona.
Albert Virella aportava més detalls a l'article "La primera Fábrica Textil de Villanueva y Geltrú" publicat al setmanari *Villanueva y Geltrú* de 8 de gener de 1955: "Juan Larrad no era villanovés, sino que era un opulento comerciante establecido en Barcelona. Sus negocios eran muy variados, pues, como ejemplo, vimos que, en 1796, efectuaba con Dinamarca trueques de trigo contra bacalao y tablones".
Larrard fou vocal de la Reial Junta de Comerç de Barcelona entre els anys 1794 i 1798, on coincidí amb el vilanoví Antoni Bonaventura Gassó que n'era el secretari. També ocupà la direcció de diverses companyies d'assegurances marítimes. Tenia residència en un palauet del carrer Ample de Barcelona, on morí el 1814.
El seu fill Pere Alexandre de Larrard i de Llauder el 1811 fou membre de la Junta Superior de Govern del Principat i Diputat a les Corts de Cadis com a suplent. Fou comerciant especialitzat en blat, pesca de Noruega i vins.
La casa comercial fundada per Joan Alexandre amb despatx al carrer Ample de Barcelona va fer fallida l´any 1835. Aquell primer quart de segle els Larrard tingueren una de les més importants cases de comerç de Barcelona, al costat de la d´Antoni de Gironella. Antoni de Larrard es convertí en hereu de les propietats familiars. Malgrat que la fàbrica de indianes de Sullivan i Larrard va ser la primera indústria d´un cert volum emplaçada a Vilanova, i de disposar d´una plantilla i uns mitjans productius considerables, no es pot parlar en cap cas d'haver entrat en el procés d'industrialització.
La més completa explicació sobre aquell establiment la donava el contemporani Francesc Papiol el 1790 a les cèlebres Respostes al Qüestionari Zamora:

> Hay una famosa Fábrica de Pintados de los Sres. Dn. Joseph Sulliban y Compañía; está situada en el propio terreno de dichos Señores, reunida toda ella en un dilatado espacio en el barrio de la Marina; los blanqueos de lienzos de algodón y tela se hacen en sus propios prados, los tintes y colores en la misma fábrica; se pintan Lavales de todas especies, así en Pañuelos, como en piezas tiradas, Platillos y toda suerte de Lencería, Algodones de toda especie en pañuelos, y piezas tiradas desde el nº13 hasta 22. Se pintan anualmente unas 7.000 piezas, llevándose la mitad a la América, repartiéndose las restantes por todo nuestro continente. Los telares para las Cotoninas los tienen establecidos en Reus por más comodidad de los jornales; así que los tornos para hilar, y máquinas de frisar; las prensas pero, Calandrias, Cilindros, y torno para tornear los corrones de dichas calandrias, todo se halla en las mismas piezas de dicha fábrica [...] El primero que introdujo dicha fábrica fue el Principal Socio de la compañía, Dn. Juan de Larrard, cosa de unos 5 años hace, y tiene sus armas encima de la puerta [...] La mayor parte de las materias que se necesitan en dicha fábrica

vienen del extranjero. Los pintados, y demás manufacturas salen tan bien acabados como en cualquier fábrica del Principado. [159]

De les paraules de Papiol se'n deriva que bona part de la variada producció –teixits estampats i altres– era destinada a l´exportació –Amèrica i "continent"– sense fer esment al mercat intern. El fet que la filatura i els telers no es trobessin a Vilanova i la Geltrú, condiciona el fet de tractar-la com una establiment de manufactures tèxtils tradicionals, atès que la seva activitat es limitava al blanqueig i pintat de les teles, al marge de la fabricació dels tints. Els teixits s'elaboraven a Reus.

Fixem-nos que en tot moment Francesc Papiol parla de "fàbrica de pintados" i, en cap cas, es refereix a fàbrica de indianes. Es fa difícil d'entendre el perquè de la divisió del procés entre Reus i Vilanova i la Geltrú.

Joan de Larrard tenia casa a Vilanova i la Geltrú i interessos econòmics en ambdues ciutats. Josep Maria Freixa feia algunes consideracions al respecte, a l'article "Teoria sobre la formación industrial de Villanueva y Geltrú" publicat al *Villanueva y Geltrú* de 14 de novembre de 1953: "Fue el activo comercio de Villanueva con América el catalizador del clima adecuado que hizo fijar la atención del empresario Juan de Larrard. Falta ver la parte que en ésta decisión pudieran haber tenido los vilanovees Juan Bautista Cabanyes y Antoni Bonaventura Gassó, éste, lleno de fe en su futuro industrial - en su frecuentes coloquios con Larraud [sic] dentro de la Real Junta de Comercio de Barcelona, de cuya inolvidable institución eran los tres auténticos puntales".

Finalment, Papiol feia algunes referències a les matèries primeres utilitzades a la fàbrica de indianes i pregonava la bondat dels productes acabats: "La mayor parte de las materias que se necesitan en dicha fábrica vienen del extranjero. Los pintados, y demás manufacturas salen tan bien acabados como en cualquier fábrica del Principado".

Entre els productes de importació que entraven per la duana vilanovina i que anaven destinats a la fàbrica de pintats destacaven "1.000 piezas de lienzo Laval; 2.500 de Platillas; 2.800 de Algodón en blanco; colores y demàs ingredientes". [160]

De la fàbrica de pintats també en parlava la ja esmentada *Guide des Negocians* de M.Laurent Lipp publicada a Montpeller el 1793. Veiem-ne algunes anotacions en versió traduïda on es parlava de l'expansió de la fabricació de indianes a Catalunya: "[...] on el bon gust dels dibuixos, la perfecta execució, la varietat i solidesa dels colors, res no tenen d'envejar de les millors fàbriques de Suïssa, i s'envien en

[159] Papiol (1790), p.68

[160] El mateix Francesc Papiol incorporava el valor anual del comerç de importació i exportació a Vilanova i la Geltrú l'any 1790, atribuint a la fàbrica de pintats un "valor total anual de sus manufacturas, incluso todos los gastos de jornales: 1.153.125 r.". El valor de les importacions destinades a la fàbrica de pintats era de 1.023.125 rals. (Papiol 1790, p.19)

quantitats considerables a les Amèriques. Hom pot assegurar que les peces de cotó fabricades a Catalunya per a ésser pintades o estampades, són tan sòlides, que cadascuna d'elles pesa tant com dues peces fetes a Alemanya o a Suïssa; per l'empesa, hom té a Barcelona tota mena de màquines que s'hagin inventat perquè resulti perfecte. Tot això que hem dit de les indianes, és fruit d'una experiència adquirida després de 28 anys dedicats al comerç de tota mena d'estampats de Suïssa, Alemanya, França, Anglaterra, Holanda, Xina, Pèrsia, Goa, etc". [161]

Més endavant, l'autor feia referència explícita a l'establiment de Vilanova: "Hi ha a Vilanova un fàbrica d'indianes establerta fa uns anys pels Srs. Sutlivan i companyia, en comandita dels senyors Dalarrard i companyia de Barcelona; la qual ha esdevingut ben florent, i gaudeixen els seus estampats de la millor reputació, tenint en compte la bondat dels teixits de cotó i de lli emprats, així com la solidesa dels colors i el bon gust i la varietat dels dibuixos". [162]

L'autor precisava que l´any 1793 es fabricaven unes 7.000 peces anuals, la meitat de les quals s´exportaven a Amèrica, dada que coincideix amb la que aportava Papiol.

No ens conten les dates concretes i oficials de la constitució i dissolució d'aquella societat. Les dades disponibles ens permeten precisar, com ja avançava Francesc Papiol, que inicià la seva activitat cap a 1785 –època d'algidesa d'aquella mena de manufacturats– i tancà portes cap a 1792, o potser una mica abans. A la matrícula industrial de 1792 de l´Arxiu Comarcal del Garraf hi apareix una nota addicional on s´esmenta textualment: "No hay fabrica de indianas como el año pasado".

Ignorem quin foren les veritables raons de la seva veritable decadència, però potser caldria trobar-les en la influència de la Revolució Francesa iniciada el 1789, o l'impacte de les guerres amb Anglaterra entre 1795 i 1808.

La fàbrica fou enderrocada durant la guerra napoleònica de 1808 a 1814, tot i que els darrers vestigis i una pedra gravada amb l´escut de Larrard es perpetuaren fins el 1966 quan s'obrí el camí de la fassina i s'urbanitzà el nou passeig marítim.

Les dades de la contribució industrial ens faciliten dades corresponents a 1791 quan la fàbrica ocupava un total de 91 operaris. La producció de pintats de cotó era de 4.968 peces amb un valor de 18 lliures la peça, que s´afegien a les 2.614 peces de pintats de fil que es comercialitzaven a 15 lliures la peça.

Consta que a la fàbrica hi treballaren fins a mitja dotzena d´estrangers, la majoria pintadors i gravadors francesos que aportaren la seva experiència.

Continuant amb la matrícula industrial, Josep Sutllivan apareix per primer cop al

---

[161] Lipp (1793), p.201

[162] "Il y a à Villanova une fabrique d'indiennes, que MM. Joseph Sutlivan et compagnie y ont établie depuis quelques années, sous la commendite de MM. Dalarrard et compagnie de Barcellone; elle est deyenuetrès-florissante, et ses impressions jouissent de la meilleure réputation, eu égard à la bonté des toiles de coton et de lin qu'elle emploie, ainsi qu'à la solidité des couleurs, le bon goût et la variété des desseins" (Lipp 1793, p.211)

registre de comerciants el 1772. Vuit anys després hi consta Larrard y Cía. Durant diversos anys no hi apareix el nom de Sutllivan. El 1784 es fa esment de Dn. Joan de Larrard, essent el primer comerciant que ostentava el títol de Don. Al mateix registre de comerciants hi apareixien també Joan Torrents i Ballester, Llorens Cabanyes o Bernat Riudor entre d´altres. El 1798 es el darrer any en que hi sortia Josep Sutllivan y Cía i Dn. Joan Larrard.

9.2 Manufactures tradicionals

Un dels arguments utilitzats per justificar el ràpid desenvolupament de la indústria vilanovina en la seva versió més moderna del *factory system* fou la inexistència d'un precedents gremials que l'haurien pogut alentir. Un fet que coincideix amb la poca activitat preindustrial o protoindustrial, és a dir, de factura més artesanal.

A diferència del que passava a la Catalunya interior amb processos tèxtils manuals lligats a la filatura i a la llana, o a l'àrea de Barcelona i rodalies on la indústria de les indianes es convertí en un precedent sòlid sobre la que es desenvoluparia una potent industria cotonera; Vilanova i la Geltrú no disposà de cap activitat manufacturera o artesanal potent més enllà de la que protagonitzaren els boters o les fassines d'aiguardents.

Dit de forma reduccionista, es passà a la fàbrica sense passar pel taller. Es passà a la màquina sense passar per l'eina. En aquest punt ens assalta el dubte: els boters i les fassines eren tallers, o eren fàbriques?

El concepte de protoindustrialització és degut al historiador nord-americà Franklin F. Mendels en referir-se a l'etapa en que convivien i es combinaven l'agricultura, la indústria rural i activitats manufactureres com les indianes, la filatura i altres. Així, doncs, la falta efectiva d'una tradició industrial a la ciutat ajudaren al naixement i expansió de la industria moderna en forma i organització. Com ja indicava Francesc Papiol, s'anava per feina: "No tiene el Pueblo Gremios para las artes, ni se pasan Maestros, sino que cuando un Mancebo se halla apto para el desempeño de su oficio pone su tienda, y a proporción de la habilidad hace su negocio llamando gentes". [163]

Malgrat tot, abans de la industrialització del segon terç del segle XIX, a Vilanova i la Geltrú existiren altres iniciatives manufactureres de diversa consideració, més enllà de l'establiment de pintat de indianes del que ja hem parlat.

A la dècada dels setanta del segle XVIII les dades de la contribució industrial ens indiquen l'existència a la platja de la fàbrica de sabó de pedra de Josep Soler i Companyia o els negocis de sombrerer i vidrier de Narcís Font, Francesc Fontanals i Jaume Sardà.

[163] Papiol (1790), p.67

D'acord a les dades aportades per Ortiz, el 1784 la vila comptava amb la fàbrica de barrets de Francesc Font, pare i fill, que registraven una producció d'uns 400 capells anuals. També es constatava la presència a la vila de tretze telers de cànem que ocupaven 13 operaris, dos telers de lona amb dos operaris, tres establiments de cordills amb dotze treballadors, una de sabó i una gran fàbrica de puntes o randes amb 1.006 treballadors.

Aquest darrer establiment dedicat a la manufactura de randes i puntes de coixí ocupava moltes dones i nenes, com explicitava Francesc Papiol el 1790: "Tienen con que ganar su pan Las Mujeres y Niñas con hacer encajes, ganan buenos jornales, no perdiendo un punto de sus trabajos, y es un primor viendo a las más laboriosas, que casi no comen o guisando muy ligeramente por no dejar su trabajo, y por más que den de mamar a sus niños, trabajan los dedos, y por fin, cuantos gusten aplicarse se ganan la vida y van bien compuestos en este país". [164]

El vilanoví indicava que el valor de "los encages" es quantificava en 895.700 rals. En la mateixa línia apuntava un qüestionari genèric datat a Vilanova i la Geltrú el 1802 -quan la ciutat tenia un cens de 7.239 habitants- ,en el qual es constatava que hi havia 1.180 dones que es dedicaven " a las blondas". [165]

A mida que la ciutat s'industrialitzava, moltes de les dones que ocupaven el seu temps en la manufactura de puntes de coixí, passaren a engruixir la mà d'obra de les fàbriques de filats i teixits de cotó. Així ho reconeixia el mateix J.A. Garí: "Las mujeres (jovenes) que hace poco se ocupaban muchísimas de ellas en la fabricación de finas blondas, a medida que son admitidas en las fábricas de vapor, y los bordados van generalizándose, han dejado los palillos para ingresar en ellas". [166]

La importància de l'activitat de les puntes i blondes a Catalunya ja era ben identificada per M.L. Lipp quan el 1793 anotava que el sector ocupava prop de cinquanta mil dones: "De puntes i blondes de tota mena, i es calcula que prop de cinquanta mil dones s'ocupen únicament en aquesta darrera activitat i prop de deu mil en filar el cotó i la llana que venen de l'Amèrica espanyola, i que hom empra en les diferents fàbriques i manufactures del país; també hi ha a Barcelona fàbriques de teixits de cotó, de mussolines, velluts i altres teixits de la mateixa espècie, a imitació de les de Manchester". [167]

Benet Oliva va explicitar que un dels canvis més notables de la mecanització tèxtil fou la desaparició "de la industria de los encajes a las que se dedicaban las mujeres de todas las edades incluso niñas". [168]

Efectivament, les puntes de coixí o la filatura eren tasques pròpies de les dones, tant

---

[164] Ortiz (1988), p.44 i Papiol (1790), p.66
[165] Qüestionari 1802. ACG.Doc 2489 (Reembres)
[166] Garí (1860), p.209
[167] Lipp (1793), p.200
[168] Oliva (1999), p.51

en entorns rurals com urbans, seguint la dita popular que deia: "–Mare, què cosa és casar?. –Filla, filar, parir i plorar".

Papiol presentava, a partir de la informació de duanes de 1790, el "Valor de efectos de fábricas de la Villa anual" que pujava a 4.082.226 rals.

La relació contemplava l'elaboració de productes de "latonería, cordelería, sombreros, zapatería, texidos de hilo o texidos de seda". Al marge de la fàbrica de pintats o la de puntes de coixí, ja comentades, cal destacar "Manifacturas de fierro" [sic] amb un valor de 80.280 rals i "Manifacturas de cobre" amb 58.000 rals. A l'apartat de les importacions, arribaven matèries primeres pels boters, seda i fil per la de puntes, cànem, llana per barrets, llautó, pell adobada, ferro o coure. [169]

El 1797 també es registrava a la vila una fàbrica de mitges i gorres de cotó amb nou treballadors. El registre industrial corresponent a 1810 localitat a l'Arxiu Comarcal del Garraf comptabilitzava trenta-sis boters, dinou marxants i sastres, vint-i-quatre comerciants, disset ferrers i manyans, setze fusters, onze corders i espardenyers, onze botiguers, vuit adroguers, vuit sombrerers, vuit vidriers, cinc sabaters i d'altres oficis. A partir de les mateixes estadístiques comercials i industrials, el 1816 es registraven cinc fabriques d'aiguardent, una de sabó de pedra, una de barrets, una de filats i una d'adobar pells. Cap el 1851 constaven vint serrallers, trenta cinc corders, una fàbrica de barrets i nou mestres xocolaters.

Com en el cas de les indianes, Vilanova i la Geltrú també va restar al marge del procés gradual de desenvolupament de la filatura, una altra activitat preliminar a la industrialització tèxtil del XIX, com ho foren la llana o la seda.

L´any 1808 la filatura del cotó s´havia desenvolupat a viles com: Berga, Igualada, Manlleu, Manresa, Mataró, Olot, Reus, Ripoll , Roda, Sallent, Valls o Vic. Ja el 1765 s'havien destacat poblacions com Castellterçol, Moià o La Pobla de Lillet. El 1831 la filatura era ben arrelada a Barcelona i Igualada, seguides de Manresa, Navarcles, Rajadell, Artés, Súria o Sallent.

Alhora, els teixits de cotó prenien força a Mataró, Berga, Igualada, Reus, Vic, Manresa, Terrassa o Valls, mentre que la fabricació dels estampats continuava concentrada a Barcelona. [170]

A la documentació fiscal de l'exercici 1847 destacava l'activitat de Josep Puigsech dedicat a "tejidos de lienzos, cosoli y patentes de algodón", amb un valor de producció equivalent de 10.211 rs. vn. (rals de villó). El negoci havia nascut el 26 de juny de 1845 com José Puigsech y Compañía. Tenia nou telers moguts a mà i un cost de jornals de 3.650 rs. vn.

---

[169] Papiol (1790), p.18

L´investigador James Thomson aportava dades corresponents als gèneres tèxtils emmagatzemats a les botigues de Vilanova i la Geltrú segons inspecció de 1732. Donava notícia de 21 canes de lli estampat i indianes, i 30 canes més d´altres teixits de cotó, probablement peces de importació d´Holanda (Thomson 1994, p.78)

[170] Thomson (1994), p.360

Dos anys després ocupava cinc operaris amb nou telers a la rambla Principal, que després traslladaria a la plaça dels Carros. L'activitat s'allargaria fins el 1874. El mateix cens de 1847 també situava Ramon Torrents al carrer del Palmerar amb una activitat entre dos i set telers i a Àngel Morros al carrer de les Roques amb entre tres i quatre telers. Passem per alt els molts teixidors manuals individuals que es registraven en aquelles dates. [171]

[171] ACG-1847 i 1850

10. L'industrialisme d'Antoni Bonaventura Gassó

El 1816 el vilanoví Antoni Bonaventura Gassó publicava el llibre *España con industria, fuerte y rica*. Es tractava d'una decidida apologia de l'industrialisme –i el proteccionisme– en un moment determinant de la història de Catalunya. El seu autor tenia l'autoritat de ser el secretari de la Reial Junta de Comerç de Barcelona, la institució econòmica més important del país.

Un personatge tan desconegut com interessant, reprovat i santificat pels seus contemporanis, controvertit i perseverant. [172]

Antoni Bonaventura Gassó va formar part –com Antoni de Capmany i d'altres– d'aquella minoria il·lustrada que a les darreries del XVIII i inicis del XIX s´afanyaven a pregonar els beneficis de l'industrialisme en relació a la tradicional economia agrària. Era una campanya potser innovadora al nostre país, però no pas en altres indrets d'Europa, com Anglaterra o Alsàcia. No sempre fou una opció ben entesa.

Gassó fou un personatge interdisciplinari que fou protagonista del dinamisme de la Catalunya de finals del set-cents. Ben conceptuat pels seus contemporanis i per autors de la vàlua de Pierre Vilar que el qualificava de "home de negocis experimentat i teòric de la industrialització espanyola al començament del s. XIX".

Eren homes atents a les tendències de l'Europa moderna , frenats per les inèrcies de l'Antic Règim. Gassó va néixer a Vilanova i la Geltrú el novembre de 1752. Tenia els orígens en una família menestral de comerciants i rendistes. Vilar s´apressa a dir d´ell que "les ajudes li eren àmplies". A Barcelona cursà els estudis de comerç, com recollia Felix Torres Amat al seu *Diccionari*, "pues no se hallaban con facultades para mantenerle en los estudiós" i fent esment de que no va acabar ni la gramàtica. De la seva família s'indicava que no la va deixar rica, però sí ben educada. [173]

Retrets que ja li feia després de la redacció del text *España con industria, fuerte y rica*, en considerar que "los defectos gramaticales de su lenguaje no dejan brillar tanto como merecen los profundos conocimientos de economia politica que contiene el escrito". Gassó dominava diversos idiomes. La seva modesta i gairebé desconeguda vida privada contrasta amb una interessant projecció pública.[174]

El seu pare, Fèlix Gassó, fou un conegut comerciant de Vilanova i la Geltrú que a la seva època importava teixits estrangers. La presència de la nissaga en aquella ciutat venia de lluny, amb pagesos, mariners i botiguers.

---

[172] Tubau (1999a), p.18

[173] "Ya es tarde, solía decirme; para dedicarme a estudiar el arte de hablar bien, sobre todo, cuando me he descuidado tanto de procurar por mi família" (Del *Diccionario Crítico de los Escritores Catalanes* de Fèlix Torres Amat publicat el 1836)

[174] Tubau (1999a), p.17

El seu fill Pau Pau Fèlix Gassó i Arola, fou advocat que seguí al seu pare com a secretari de la Junta de Comerç i es casà amb la néta gran del magnat Erasme de Gònima(1746-1827), noble, industrial i comerciant..

El fill de Pau Fèlix , Erasme Gassó i de Janer (1799-1853) –net d'en Gassó– també fou un dels grans contribuents de la Barcelona de mitjans del XIX. Tot plegat reflecteix les dinàmiques endogàmiques de les elits mercantils del país.

Com indicava encertadament Gary W. McDonogh: "Aunque no eran nobles, la família Gassó era extremadamente poderosa; su padre fue secretario de la Junta de Comerç, la cual actuava como núcleo político-económico y grupo de presión para los líderes mercantiles". [175]

El pare envià el jove A.B. Gassó a treballar a una botiga de Barcelona, amb la voluntat de no només aprendre i capacitar-se en les arts dels negocis sinó també de submergir-se en la dinàmica comercial de la capital catalana en l'esplendor del segle XVIII. Mai no tornà a Vilanova i la Geltrú i s'establí en un habitatge de la plaça de Santa Anna.

Gassó es convertí en comerciant matriculat l'any 1788 per acord adoptat el febrer d´aquell any. Moltes fonts remarcaven la seva condició de comerciant sense botiga, element essencial per actuar com a comerciant matriculat. Era majorista de comerç per importació i exportació de tota mena de gèneres, negociava lletres de canvi i nolis marítims i, alhora. Era soci de la casa de comerç Durán y Llansá.

L'activitat principal de la casa de comerç era la importació de blats estrangers, un dels negocis més pròspers de la segona meitat de segle, però també altres mercaderies, com sovint anunciava el *Diario de Barcelona* amb l'arribada d'embarcacions amb càrregues destinades a Gassó i Companyia. [176]

La importació de grans procedents de Rússia facilitaren el seu nomenament com a cònsol de l´emperador d´aquell país.

El 28 d´abril de 1792 Gassó era nomenat vocal de la Reial Junta de Comerç atesos els seus: "conocimientos y luces en el ramo de la economia política". [177]

Ocupà el càrrec fins l'octubre de 1793 quan fou nomenat secretari de d'institució econòmica.

El 5 de juliol de 1802 Antoni Bonaventura Gassó sol·licità permís per aixecar una gran casa-fàbrica per elaboració de teixits d'indianes en terrenys de la seva propietat a carrer Sant Pau 84 i carrer de la Riereta 33-37. Era una edificació de cinc plantes i per aquest darrer carrer disposava de cent metres de façana. El projecte es demorà degut als fets derivats de la guerra de francès.

---

[175] McDonogh (2003), p.209

[176] Incorporem l'exemple d'una anotació original: "De Christiansund y Málaga, en dos meses, el capitán John Lind Larsen, danés, bergantín Providencia, con bacalao, a los señores Don Antonio Buenaventura Gassó y companyia" (*Diario de Barcelona*, 11 de desembre de 1801)

[177] Lluch (1973), p.217

Ell i el seu fill dirigiren la casa de comerç familiar sota la raó de Sres. Antonio Buenaventura Gassó y Compañia. El negoci va fer suspensió de pagaments el 1821. A la dècada dels anys trenta una part de l'edifici era ocupat per l'industrial filador Nicolau Tous Soler que hi establí la seva casa-fàbrica el 1833. L'edifici fou afectat pels bombardeigs del general Espartero de 1842. Els Gassó encara en tenien part de la propietat i el fill Pau Fèlix impulsà reparacions i reformes que afavoriren que l'edifici fos ocupat posteriorment per altres activitats manufactureres. [178]

Gassó es mantingué com a secretari de la Junta de Comerç des de 1793 i fins el 1816, un any abans de la seva jubilació. En aquella etapa no desaprofità l´oportunitat d'elaborar informes i representacions en la línia del seu pensament econòmic. Fou una tribuna privilegiada d'on poder observar la dinàmica política i econòmica de Barcelona i del país sencer. Paral·lelament, Gassó havia estat nomenat el 1792 secretari de la Reial Companyia de Comerç de Barcelona a les Índies. Una Companyia amb caràcter de privilegi que s'havia creat el 1755 per tal de potenciar el comerç amb Amèrica.

Durant l'ocupació napoleònica Gassó navegà enmig de l'ambigüitat i en més d'una ocasió fou acusat de col·laboracionista. Com altres homes forts del moment, Gassó contribuí a la gestió i administració de proveïments per a l'exèrcit invasor. El seu ascendent afavorí que en aquelles dates una Junta de Comerç "no afrancesada" es traslladés a Vilanova i la Geltrú, on funcionarien una mena de poders a l'ombra allunyats dels càrrecs designats pels ocupants.

El període d´ocupació francesa representà per a Gassó el moment més delicat de la seva trajectòria pública. El 1808 fou escollit representant per assistir a les Corts de Baiona convocades per Napoleó. Hi anava com a diputat, representat únic pel comerç de Catalunya. Iniciat el viatge i observant l'aixecament generalitzat en contra dels francesos optaria pel seu retorn a Barcelona, guanyant temps i "conciliando el medio de no comprometerse con el de no adelantarse sobrado". [179]

De retorn, Gassó fou conduït a la Ciutadella com a ostatge. La seva condició de cònsol representant l´emperador de Rússia facilità el seu ràpid alliberament.

Durant la guerra del francès assumí la defensa, sense ser advocat, d´alguns acusats i processats pels napoleònics. El novembre de 1814 i editat per Antoni Brusi publicava el text *Defensas ante comisiones militares franceses* justificant la seva actuació resistent i mitigant les acusacions de col·laboracionista.

En relació al pensament econòmic d'A.B.Gassó, investigadors com Ernest Lluch van observar que el veritable protagonista de l´industrialisme fou Jaume Amat, germà de Fèlix Amat. [180]

---

[178] Artigues (2011), p. 277

[179] "La época de la invasión francesa fué en la que menos lució como hombre público, especialmente desde que se le exigió el juramento al intruso gobierno a que se denegó...". (Tubau 1999a, p.80)

[180] En referència al text de Gassó: "que fins avui ha estat considerada com *el primer manifest de l´industrialisme català*,

Gassó absorbeix i recull el pensament econòmic del seu temps. Però més enllà de les doctrines concretes el que preval es el nou esperit d´ industrialisme creixent de caràcter prohibicionista, primer, i proteccionista, després.

Gassó establí relació amb diversos pensadors contemporanis com el vilafranquí Manuel Barba i Roca o Joan Balle. Malgrat tot, Gassó no buscava només la protecció estatal, sinó que demanava de informar adequadament al consumidor o desenvolupar productes competitius. Com apuntava a *España con industria...*, "el artefacto más nacionalmente útil es el que más desvía al comprador del uso del extranjero".

Incrementar exportacions i reduir importacions: aquesta era l´autèntica obsessió de Gassó; seguint amb admiració l'exemple d'Anglaterra, tot i defensar sovint el caràcter català, laboriós i perseverant: "todo se hace en artes nacionalizable cuando concurren en el pueblo laboriosidad y honradez. El Catalán nunca sufre más amargura, que cuando por falta de obra de ve precisado a un ocio violento". [181]

Com indicava Ernest Lluch: "L´única obra econòmica d´Antoni Bonaventura Gassó té importància perquè, seguint la línia de Jaume Amat, significa la consolidació de l´industrialisme". Un text important perquè l´autor era el secretari de la Reial Junta de Comerç de Barcelona, fet que l'obligada a seguir de ben a prop tots aquells aspectes que concernien el comerç de bona part de Catalunya. Amb tot, l'al·legat de Gassó fuig de tecnicismes, probablement més per desconeixement que per voluntat simplificadora, en el qual la manca de plantejaments tècnics rigorosos i un discurs tan senzill com reiteratiu és compensat per un bon coneixement de la política econòmica internacional. [182]

Pierre Vilar qualificava el llibre de "nostàlgic i profètic alhora" [183], o, com deia Lluch, era una obra límit pel que fa a la insistència a favor de l´industrialisme sense inserir-lo, encara, en un sistema general de llibertat. [184]

En definitiva, es tractava d'una mena d'aparador de les diferents doctrines econòmiques existents prenent l'exemple dels països que anaven per davant en el procés de industrialització i en un escenari on els països europeus compartien i compartirien en el futur unes relacions comercials cada cop més estables. Un marc

---

Jaume Amat és l´autor més citat i més influidor".

I continuava: "l´obra de Jaume Amat és un fet realment important perquè per primer cop fa la defensa de la nova indústria prescindint dels gremis [...] Els papers de Jaume Amat signifiquen l´accentuació dels del seu germà Fèlix i , en definitiva, la primera formulació teòrica corresponent al nou industrialisme". (Lluch 1973, p.168)

[181] Gassó (1816), pp.86, 179

[182] Tubau (1999a), p.114

[183] "El 1816, un vell secretari de la Junta Particular de Comercio, Moneda y Minas de Barcelona, Bonaventura Gassó, llança un llibre titulat *España con indústria, rica y fuerte*, títol en el qual cada mot es ple de sentit. Es tracta de tot Espanya, com a nació-estat d´Europa, i no solament la seva riquesa, sinó també la seva força depenen de la indústria. Es una entrada conscient i forta a les problemàtiques del segle XIX". (Del pròleg de Pierre Vilar a la *Història de Catalunya* dirigida per ell mateix i publicada el 1992)

[184] Lluch (1973), p.218

que exigia institucions reguladores, procediments administratius més àgils, formació de les persones i altres noves necessitats.

Gassó reconeixia que instrucció i competitivitat anaven de bracet. Es referia a la competència de les "panas de algodón inglesa" que havien fet reduir la indústria de la llana. Indicant que "los estampados y tejidos de algodón bastaban a surtir plenisimamente a la América y a la península", malgrat els avantatges aconseguits per Anglaterra "por sus caudales, su maquinaria, ciencias ...". I sentenciava: "Las máquinas obran en todos los puntos un mismo efecto. Que se traigan y se generalicen en la península las mejores. Que se excite con premios y con ilustrado acogimiento la afluencia de artistas hábiles [...] Las artes se hacen cada dias más científicas en Europa, como los que la profesan, y esto impone en los nuestros la necesidad util de instruirse". [185]

El llibre anava encapçalat per la cita de Campomanes: "Como en el gran número de la gente común consiste la robustez de la Nación, es axioma cierto, que la indústria popular es el verdadero nervio para sostener su pujanza. La agricultura, sin artes, es languida".

De fet, Gassó defensava una economia equilibrada i les diverses dimensions del que considerava l'Espanya ideal, que havia de ser "agricultora, artista, navegante y comerciante", entenent que cap d'aquells "ramos de felicidad envuelve contradicción".

I precisava que calia ser agricultora per a no dependre de les subsistències de l´exterior, artista, "para vestirse y vestir a la América"; navegant i comerciant, "ya que es por medio del comercio útil que todo se activa", justificant el caràcter espanyol poc emprenedor: "El Español tiene virtudes, carácter y frugalidad; siendo por omisión en el sistema, o por no tenerle, que alguna parte incurrió en el abatimiento y ociosidad, en la que por falta de discernimiento, ó para deprimirlo, han afectado ver los extranjeros no un decaimiento casual, sino un vicio radical o inherente". [186]

Gassó perseverava al llarg de tot el text en l´argument de "la nacionalització del consum", veritable fil conductor de la tesi que tanca d'aquesta manera: "La exclusión, o el desvío de la extraña, que es lo mismo que decir nacionalizar los consumos, está de consiguiente reputado un bien, o una necesidad. Lo es muy verdadera, y muy evidente, en España". [187]

Sembla que el llibre tingué un èxit notable i algunes repercussions en forma de polèmica pública. Al *Diario de Barcelona* va publicar diverses cartes creuades al voltant de les tesis proteccionistes de la indústria catalana i el fet que deixés massa de banda el sector agrari, aleshores pilar fonamental de l'economia del país.

---

[185] Gassó (1816), pp.62, 69, 86
[186] Ib., p.80
[187] Ib.; p.160

A l'edició del *Diario de Barcelona* de 21 d'octubre de 1816 Gassó pretenia tancar la polèmica tot indicant: "Poco importará que mi obrita naufrague o se estrelle y que mi opinión en economista, si es que de alguna disfrute, sufra o perezca. Mi pasión por la indústria no serà por esto menos inextinguible". I acabava desitjant: "[...] que las artes florezcan y que la Patria sea feliz y readquiera la actitud imponente que nunca debió perder".

Antoni Bonaventura Gassó, vidu d'Eulàlia Arolas, moria a Barcelona el 6 de maig de 1824 a l'edat de 71 anys, afectat d'una inflamació d'orina segons consta al registre d'òbits de Santa Maria del Pi. [188]

[188] Tubau (1999a), p.20

11. Freixa i les teories de la formació industrial

La Catalunya industrial fou impulsada i conduïda principalment per menestrals i cabalers que havien fet fortuna i que estaven desitjosos de invertir, ... i guanyar diners. A Vilanova i la Geltrú s'hi afegia una altra particularitat. Molts dels protagonistes foren *americanos* que havien acumulat capitals amb l'activitat comercial, especialment a Cuba. Disposats a multiplicar els guanys, invertiren en fàbriques de filats i teixits de cotó mogudes a vapor. Sense conèixer el negoci, actuaren per mimetisme seguint l'exemple del països que lideraven la revolució industrial.

Moltes d'aquelles societats emergents ho feren sota la forma de companyies comanditàries. S'ha dit que el fracàs de les Societats Anònimes a Catalunya cal atribuir-ho als procediments de constitució d'aquestes formules empresarials. Calia fer-ho a partir d'un Reial Decret i implicava fer publicitat de la gestió, balanços públic, etc. Aspectes molts allunyats de l'habitual discreció que caracteritzava a la majoria dels fabricants catalans.

Com hem dit, el procés de industrialització s'emmirallava en el model britànic. Com deia Jaume Caresmar: "aquella nación que piensa, que reflexiona y calcula más que ninguna otra".

A diferència d'Anglaterra, no hi havia ni carbó, ni ferro, però s'aixecaren "fàbriques de pisos" mogudes per la força del vapor. Les construccions manchesterianes implicaven diverses avantatges: estructura compacta amb estalvi de sòl, alt rendiment energètic en transmetre la potència a cada pis a partir d´un sol eix vertical; possibilitat de bona il·luminació amb grans finestrals, adaptació als desnivells del terreny i possibilitat de creixement lateral.

Més enllà de vocacions i voluntats, però, hi havia un marc conjuntural que afavoria avançar en una determinada direcció. El 1820 el govern espanyol prohibia la importació de cereals i farines estrangeres, de manera que Catalunya hauria de comprar els cereals a l'Estat espanyol. Per equilibrar la balança li calia vendre els teixits. El 1825 es prohibia la importació de teixits de cotó i Catalunya es convertia definitivament en la primera proveïdora de l'Estat.

Els sentit comú i els pretèrits manuals bàsics d'economia, indicaven que tota activitat manufacturera o industrial es situa o s'hauria de situar prop de les matèries primeres, de les fonts d'energia o del mercat. Catalunya va aixecar una potent indústria tèxtil sense disposar de cotó, sense carbó com a força energètica i sense ferro per a construir màquines. Plantejaments, òbviament, extensibles a Vilanova i la Geltrú. [189]

[189] Lucas Beltran aportava –citant Sydney J. Chapman pel cas de Lancashire– algunes raons pràctiques de localització industrial: es trobava prop del port internacional de Liverpool, abundància de carbó, temperatura

Sovint, s'ha insistit en cercar els precedents de la indústria cotonera únicament en les fàbriques de teixits de indianes. El model, però, ha estat revisat i criticat: "poc a poc s'ha anat obrint pas la idea segons la qual el procés de industrialització de la Catalunya vuit-centista no arrenca tant de les fàbriques d'indianes de la ciutat de Barcelona, tal com s'exposa en el model de Pierre Vilar, sinó de la xarxa d'indústria rural del rerepaís (…) Barcelona no seria tant el gresol sinó la singularitat del procés". [190]

Vilanova i la Geltrú no tingué una xarxa de teixits d'indianes, ni tampoc manufactures artesanals i tradicionals lligades a la llana i altres productes. A partir d'aquí, han estat moltes les hipòtesis en relació a les raons que feren possible la industrialització de la ciutat.

En aquest sentit, qui va fer els plantejaments més sistemàtics fou Josep Maria Freixa i Olivar que als anys cinquanta del segle XX construí diverses teories per justificar l'aparició de la indústria.

Josep Maria Freixa Olivar (Barcelona, 1921 – Brasil, 2001) fou enginyer tèxtil, professor de l'Escola Industrial i també exercí de historiador. Fou col·laborador del diari local *Villanueva y Geltrú*, dels Cursos Politècnics de l'Escola Industrial o del Centre d'Estudis de la Biblioteca-Museu Balaguer, que el 1959 li publicà el llibre *Anales de Villanueva y Geltrú (1850-1880)*.

L'economista i estudiós César Rodríguez va destacar algunes aportacions essencials dels treballs de Josep Maria Freixa, com el predomini del sentit universalista per sobre del sentit localista, defugint la història local anecdòtica i superficial; valorar l'important paper de la immigració en la demografia de la ciutat o situar l'home i la mar com els elements bàsics pel seu desenvolupament.

Seguirem en sentit cronològic els principals treballs de Freixa dedicats als orígens industrials de la ciutat.

El 14 de novembre de 1953 publicava al setmanari local *Villanueva y Geltrú* el text "Teoria sobre la formación industrial de Villanueva y Geltrú".

L'autor precisava que el desenvolupament industrial guanyà força especialment entre 1848 i 1855. Cercava els orígens en la crisi i la inestabilitat del comerç amb Amèrica a conseqüència de les guerres de França i Anglaterra, de l'alternança de cicles depressius i expansius, i al fet que el camp no era capaç d'absorbir la mà d'obra excedent en aquells períodes de decadència.

Alhora, Freixa constatava la falta de tradició industrial i gremial i, per tant, pocs

---

i humitat adequades per teixir i filar, sòl agrícola pobre i un clima que no permet activitats a l'aire lliure. Lucas fa una semblança amb l'eix Barcelona-Girona: prop del port de Barcelona, disponibilitat de l'aigua dels rius, temperatura i humitat adequades, el sòl pobre de Barcelna i un clima dolent a Girona. Altres arguments històrics eren comuns a Lancashire: organització gremial de Manchester poc rígida a finals de XVIII; artesans estrangers ben acollits i existència d'una industria tradicional llanera (Beltran 1943, p.62)

[190] Soler (1998), p.19

prejudicis en relació a la moderna organització del treball.
Es referia a Sebastià Gumà com "el iniciador" i a Josep Ferrer Vidal com "el realizador", impulsors de la fàbrica de la Rambla i per la seva "visión sagaz y profética del futuro". Freixa també donava importància a valors com la fantasia, la confiança, la inconstància o la fugida de la rutina.
La falta de bones comunicacions, els efectes perversos del lliurecanvisme o la manca de tècnics qualificats fou neutralitzada per la disponibilitat de capital per invertir i el paper de la mar. Freixa era contundent: "la formación industrial de Villanueva se debe al mar [...]".
Però, quines foren segons l'autor les veritables causes de la formació industrial de la ciutat?
En essència es parlava de la inexistència de tradició gremial, de la possibilitat de importació i exportació per la rada o platja, abundància d'aigües subterrànies, capitals desitjosos de col·locació, facilitat de mà d'obra, clima adequat per la indústria tèxtil, decadència del comerç amb Amèrica i la disminució i depreciació de la producció agrícola.
Un any més tard, el mateix autor feia una altra aportació valuosa. El 1954 Freixa publicava al *Boletín del Centro de Estudios de la Biblioteca-Museo Balaguer* el treball "Relaciones estimativas en la formación industrial de Villanueva". En aquest text l'autor anotava els moviments migratoris de la Catalunya interior cap a la costa derivades de les crisi de les fàbriques de riu.
Apuntava que les principals característiques que havien determinat la industrialització de la ciutat.
Vilanova i la Geltrú havia nascut lliure, sense reminiscències feudals. D'altra banda, el terreny era dur i pobre. Calien homes humils disposats al treball dur. La propietat de la terra es guanyava amb la força del treball, no com a recompensa al valor. Les revolucions i les guerres pretèrites havien afectat de forma moderada. Únicament la guerra de Successió de 1714 havia tingut un impacte significatiu en la població. S'assenyalava que fins a les primeries del segle XVIII la ciutat havia viscut d'esquena al mar. El comerç marítim hauria propiciat l'abandonament dels cereals en benefici de la vinya. Apuntava la importància de la riquesa d'aigües subterrànies, element que permetria l'ús del vapor com a palanca de la industrialització. Finalment, Freixa anotava novament el pes irrellevant de les organitzacions gremials. Només el Gremi de Marejants –navegants– havia tingut una certa influència en el passat. Als diversos factors enumerats, Freixa hi afegia que el comerç va ser bàsicament amb l'exterior –d'exportació– i, per tant, "libre de las trabas y mezquindades del interior". Finalment, situava les bases de la revolució industrial en la teoria política de Rousseau i l'econòmica d'Adam Smith, que havien coincidit amb els descobriments científics de la segona meitat del segle XVIII.

El 1955 Josep Maria Freixa tornava a insistir en aquesta mena de raonaments al mateix *Boletín del Centro de Estudios de la Biblioteca-Museo Balaguer*, ara amb un text titulat "Elementos tendenciales en la economia de Villanueva y Geltrú".

Freixa feia una crítica a la recent revitalització de les tradicions "folklòriques-anecdòtiques" de la cultura local, i demanava de centrar-se en la investigació metòdica. Situava Vilanova i la Geltrú com una població de immigrants amb tendència aïllacionista, fet que li havia permès d'esquivar algunes calamitats històriques. Enfrontava el conservadorisme agrari a l'optimisme propi de mariners i navegants. Sense ser-ne conscient, la ciutat havia aplicat clars principis d'expansió i anticipació en relació a moltes altres ciutats del país. En aquest sentit, el protagonisme corresponia a una burgesia "formada sense Revolució Francesa" que havia acumulat capitals comercials i havia desplaçat, i no havia deixat espai, a la noblesa. Així, la propietat de la terra estava vinculada al treball, i mai percebuda en forma de premi. Resultat de l'esmentada tendència a l'anticipació foren les iniciatives de l'aigua potable, la distribució de gas per enllumenat, o els projectes del port i el ferrocarril.

Finalment, indicava que la ciutat depenia d'ella mateixa i ressaltava una tendència col·lectiva de "liberalidad" exemplificada en iniciatives com la Casa de Caritat, la beneficència, la solidaritat o el Carnaval.

El 1958 Josep Maria Freixa era l'autor del text "Bosquejo histórico de la industria y de la enseñanza técnica local" publicat al *Boletín Informativo del VI Curso Politécnico* que organitzava l'Escola Industrial de Vilanova i la Geltrú. Tot i que el treball no anava signat, s'hi percep clarament l'empremta de Freixa. Alguns dels arguments eren recurrents: "Al llegar la guerra, el comercio se resquebrajaba, venía la crisis, la agricultura no podía absorver a toda la mano de obra y aparecía el hambre y la miseria [...] Ayuna estaba Villanueva de toda actividad artesana y por eso le pareció posible implantar de un golpe una industria moderna".

En relació a episodis més propers apuntava: "al perder las Antillas en 1898, se rompe la piedra angular del sistema económico de la villa y hay que empezar de nuevo", o bé, "la contienda civil que ensangrentó a España no perjudicó en general a la industria de la localidad que conservó sus medios de producción".

El text recollia les "características más acusadas de la industria textil del siglo XIX", precisant que la indústria cotonera s'havia desenvolupat a partir de les aportacions de socis comanditaris, amb un o dos gerents que cuidaven del negoci. Bona part de la burgesia local tenia participació a les diferents societats cotoneres, amb excepcions com Samà o Arrufat.

Segons l'autor, una de les principals dificultats era l'oscil·lació del preu del cotó i els combustibles. Incidia en que les guerres no havien perjudicat el sector de forma decisiva, recalcant que, sovint, les postguerres suposen un moment expansiu. La competència entre els propis fabricants vilanovins encaria el cost de la mà d'obra i el

preu dels productes elaborats, atès que pràcticament tots fabricaven el mateix.
Freixa precisava que les fàbriques "mitjanament organitzades" com la de Mar de Josep Ferrer Vidal tenien una mitjana de benefici del 14% sobre l'actiu, mentre que per la fàbrica de la Rambla era d'un 10%, aproximadament.
En general, els beneficis van ser més grans abans de 1850 per la falta de competència. Després de les dues guerres carlines hi hagué un impuls en els negocis. Inicialment, la majoria de la maquinària era de procedència anglesa o alsaciana, i a partir de 1860 es comprarien telers, calderes i peces de fosa a La Maquinista Terrestre y Marítima. La majoria del cotó que consumien les fàbriques locals era de Nova Orleans, sense que hi hagués representant al detall.
La base del mercat d'aquelles empreses cotoneres era de pocs clients que acostumaven a pagar a terminis. La capacitat adquisitiva del mercat interior de l'Estat espanyol era baixa i molt condicionada pels volums i qualitat de les collites, especialment de cereals.
Bona part de la prosperitat d'aquelles fàbriques es fonamentava en el consum interior, ben diferent del comerç de vins o aiguardents, lligat al consum exterior. Atesa la baixa rotació dels estocs i de la demanda, el capital necessari per finançar-se provenia majoritàriament de congelar dividends als socis o de fer ús dels seus propis préstecs sense interès. Una part important de la concentració dels capitals s'aconseguia mitjançant xarxes familiars i matrimonis entre parents que asseguraven la consolidació de les fortunes adquirides.
Generalment, les societats cotoneres es formaven per períodes relativament curts (de 4 a 8 anys anys), que després es renovaven o liquidaven.
El 1959 Josep Maria Freixa insistia en bona part d'aquells arguments, en aquesta ocasió en la seva obra publicada més reeixida. Aquell any el Centre d'Estudis de la Biblioteca-Museu Balaguer li publicava *Anales de Villanueva y Geltrú (1850-1880)*. En un dels capítols, l'autor aportava les conclusions de la seva teoria "relativista" de la formació industrial de la ciutat. [191]
Novament, insistia en molts dels factors ja avançats en textos precedents. La inexistència a la ciutat d'una tradició gremial de caràcter industrial que obria la possibilitat de fer el salt directe a la indústria moderna, o la concentració de grans capitals en mans de vilanovins que tornaven d'Amèrica i la voluntat de invertir-los en empreses industrials, en comptes d'alternatives tradicionals com la rutina del cupó, el negoci tradicional de la terra, la borsa o la propietat immobiliària.
La ciutat comptava amb un nombrós nucli de població que –segons Freixa– s'ofegava en l'estret cercle de l'activitat agrícola, la manca de comunicacions i les periòdiques crisis comercials. Recordava l'abundància d'aigües subterrànies per poder aprofitar la força de la màquina de vapor, la protecció aranzelària imprescindible en les

[191] Freixa (1959), p.107

primeres etapes de creació de la industria o l'existència d'una burgesia amb dots d'audàcia i fantasia, sorgida de baix cap dalt el segle XVIII, consolidada per la desamortització i amb sentit de treball i visió de futur. Dit això, Freixa apuntava a Ferrer i Vidal com el veritable poder executiu de la formació industrial de Vilanova. Res, però, hauria estat possible sense l'esforç col·lectiu: "En ese esfuerzo creador aportó la burguesia no solamente dinero: puso la fe, es decir, creyó en cosas que no entendía".

La indústria moderna que naixia al segon terç del XIX no tenia res a veure amb els moviments industrials del segle anterior, caracteritzats per les fassines, la boteria o les indianes. Activitats que ni eren artesanals ni eren modernes i no tenien prou força per produir cap desenvolupament notable. Eren, en definitiva, derivacions de iniciatives forasteres sustentades pel comerç, no per la industria.

En el mateix treball, Freixa renovava la proposta de les característiques que configuraven la indústria vilanovina a partir de la informació de les memòries que acompanyaven els balanços de la fàbrica de Mar de Ferrer i Vidal.[192]

La indústria no era anònima, sinó que es limitava a un grup de capitalistes sota la influència d'una família o un home. El "triste recurso de la votación" –segons paraules de Ferrer i Vidal– no s'utilitzà mai en aquella empresa, i el individualisme i el idealisme eren caràcters propis conjugats dels dirigents.

Les empreses es constituïen per un termini determinat i després es renovaven o dissolien segons el desenvolupament de l'empresa. Els beneficis no eren extraordinaris i es repartien quan es podia, segons el moment. Per fer front als problemes es podien congelar els beneficis de tres o quatre anys, i es demanava als socis préstecs sense interès. Un dels inconvenients, ja comentats anteriorment per l'autor, era la pròpia competència entre les moltes fàbriques de la vila que feien el mateix gènere, tenien màquines semblants i competien en els mateixos mercats i en la contractació de la mà d'obra.

Es aquest sentit, els fabricants mai es posaren d'acord. Freixa aportava una informació, que no ha estat contrastada, referent a que Ferrer Vidal tenia la voluntat –o el projecte?– d'agrupar totes les fàbriques tèxtils locals en un gran establiment. Un extrem que, segons Freixa, mai s'arribà a discutir.

Un altre factor a considerar es que el comerç no estava desenvolupat. Hi havia pocs majoristes que eren arbitres del preu i pagaven quan els hi convenia.

La falta de comunicacions , la inseguretat pública o el retard del país feien impossible el sistema de vendes amb viatjants o representants. Un sistema que funcionaria després de la pèrdua de Cuba, en orientar-se els fabricants cap al mercat interior. Tot plegat venia agreujat per la teoria lliurecanvista que permetia l'entrada de productes estrangers a més baix preu, per fabricar-se en quantitat superiors i millors

[192] Ib.; p.110

condicions d'organització i utillatge.
En relació a la política de preus s'indicava que si el preu del cotó pujava, es donava sortida al gènere amb poc o cap increment de preu. El mateix passava si el preu baixava. El mecanisme facilitava la neutralitat del factor preu, neutralitzant qualsevol avantatge en cas d'increment , o de pèrdues per la baixada.
Freixa sintetitzava la prosperitat del sector industrial a partir del pensament de Ferrer i Vidal: "en industria el que se detiene queda rezagado". Els beneficis aconseguits es dedicaren a modernitzar la maquinària, incrementar la producció i reduir el preu de cost.
Fins aquí, hem volgut recuperar el pensament de Josep Maria Freixa al voltant del naixement de la indústria a Vilanova i la Geltrú. Freixa va ponderar i combinar hipòtesis més o menys objectives amb dades concretes derivades dels balanços i resultats d'algunes d'aquelles fàbriques.
Autors més contemporanis com Jordi Nadal han simplificat els raonaments, indicant que la indústria vilanovina neix de cop i volta –com un bolet–, únicament a partir de la inversió de capitals comercials per part d'emprenedors que seguien el model aplicat en altres indrets on hi havia un substrat preindustrial més consolidat.
Certament, Vilanova i la Geltrú aprofità la disponibilitat de diners i talents inversors, però també va jugar a favor seu el procés que afavorí el desplaçament de les activitats manufactureres de l'interior del país cap a la costa, aprofitant els avantatges de rebre per via marítima matèries primeres o carbó.
Capital, emprenedors, el mar, el mimetisme d'allò que succeïa en altres indrets del país o d'Europa, capacitat de treball i altres factors -presents o futurs, com el ferrocarril- serien els elements catalitzadors de la Vilanova industrial del segle XIX.
En qualsevol cas, creiem just i necessari haver dedicat un petit capítol als treballs de Josep Maria Freixa, un dels pocs estudiosos de la indústria local que, a més, va dedicar-hi reflexions profundes i encertades.

12. La indústria i les fonts energètiques

L'activitat industrial obté productes manufacturats a partir de la gestió de factors diversos com la mà d'obra, les matèries primeres, la maquinària o les fonts d'energia. La industrialització catalana es va impulsar de manera significativa a partir de la component humana: l´empenta, la iniciativa i els diners d´uns i la força de treball d'altres. A la mà d'obra calgué afegir-hi màquines i matèries primeres, en fase inicial, sempre de importació. Un altre factor determinant foren els recursos energètics. Si bé és cert que el país no tenia ferro per construir màquines o cotó per les manufactures tèxtils, tampoc es disposava de carbó suficient per impulsar les màquines de vapor i, amb elles, la revolució industrial.

12.1 El carbó

El carbó, altrament conegut com el pa de la indústria o l´or negre del segle XIX, fou sobretot, el combustible de la revolució industrial. El carbó fou utilitzat a gairebé tots els sectors de la indústria mecanitzada en qualsevol de les seves varietats o qualitats: antracita, hulla o lignit. [193]

No en va, a l´Exposició Catalana del 1877 s´erigí a la plaça Universitat un singular però ben significatiu monument al carbó. Així ho expressava també un text del 1828, anterior l'eclosió de la indústria activada pel vapor: "El verdadero oro y plata de España, todo en una pieza, las verdaderas minas que tenemos de beneficiar si queremos tener oro y plata, y la gran palanca a la que tenemos que aplicar la mano, si deseamos mover de un impulso todas las ramas principales de industria, es ese negro, feo, despreciado pero preciosísimo mineral que llamamos hornaguera o carbón de piedra. Carbón carbón, carbón y siempre carbón es lo que necesitamos ahora. Este combustible ha de ser el elemento de nuestra felicidad, éste la base de nuestra indústria, y éste la tabla de nuestra salvación política". [194]

El carbó que alimentava la indústria catalana arribava en bona part d´Anglaterra o Gal·les. Diu Jordi Nadal: "De Cardiff, al sud del País de Gal·les, arriben les hulles greixoses, de flama curta, poc fumejants i de combustió lenta, que convenen a les calderes de vapor. De Newcastle, al nord d'Anglaterra, s'importen les hulles greixoses o semigreixoses, de flama llarga, de matèries força volàtils i de combustió ràpida, que

[193] Les diferents formes obeïen al contingut de carbonis i volàtils, determinants per la seva capacitat i poder calòric i, en conseqüencia, per a la seva rendibilitat. En ordre de qualitat decreixent esmentem l´antracita (90-94 % de carboni), la hulla (75-90%), els lignits (60-75%) o la turba. L´orígen del mineral determinava aquestes variacions de composició. El poder calòric de la hulla de importació era el doble que el lignits del país.
[194] Vilar (1998), p.102

s'adapten especialment als processos metal·lúrgics". [195]

El 1870 fabricants vilanovins com Marquès y Cía, Sadurní y Cía, José Rovira, Llusá, Cruset y Gisbert, José Ferrer y C., Aballí, Coll y C., G.Coll y C., Asbert, Soucheiron y C., Carbonell y C. i altres, s'oposaren al decret de l'Ajuntament de fer pagar dos pessetes per tona de carbó mineral estranger desembarcat a la platja, aprofitant la rebaixa de l'aranzel de introducció del carbó de pedra. Els fabricants presentaren recurs i el guanyaren, així que l'Ajuntament hagué de renunciar a la mesura. [196]

El *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 14 d'agost de 1904 es queixava amargament del cost dels carbons, preludi de la inevitable decadència industrial: "L'emigració s'imposarà al fi, perquè les fàbriques és més probable que tard o d'hora hauran de plegar o es traslladaran al riu. I, aleshores, Vilanova serà una població molt gran, amb molts passeigs, on sols passejaran quatre pescadors i dos pagesos".

En qualsevol cas, les poblacions de la costa es van poder industrialitzar ràpidament gràcies a les facilitats de l'arribada via marítima del carbó de pedra i la hulla de Cardiff o de Newcastle.

Ribas i Nadal eren ben categòrics en aquest aspecte, tal com hem avançat anteriorment: "En el interior del pais, la localidad más afectada por la escasez de recursos hidráulicos fué Igualada; en la costa, la localidad que sacó mejor provecho del carbón británico fué Vilanova". [197]

Entre 1850 i 1861 la primera simbolitza el col·lapse de la industria tradicional i la segona l'èxit de la industria nova. La importància del carbó procedent d´Anglaterra es posava en evidència al constatar que l´any 1853 es nomenà a la població un vice-cònsol d´aquell país, càrrec que va recaure en el industrial Josep Ferrer i Vidal. Ho relatava Josep Maria Freixa: "la enorme cantidad de carbón de hulla que las fábricas de vapor de Villanueva necesitaban, combustible importado directamente de Inglaterra con barcos ingleses, requería la existéncia en la ciudad de un representante de su majestat". [198]

Vilanova i la Geltrú es comptava entre els principals ports catalans importadors de carbó anglés al costat de Barcelona, Reus i Mataró.

El professor Jordi Nadal constatava que el carbó anglès que arribava a Barcelona l´any 1882 era més econòmic que el que provenia d´Astúries, comptabilitzant cost, nolis i comissions, amb una relació de 36,87 a 33,87 pessetes la tona. [199]

Davant d´aquella realitat incontestable, moltes poblacions s´esforçaven en trobar carbó a les rodalies. Així ens consta a Sant Sadurní d´Anoia, Subirats, Sant Martí

---

[195] Nadal-Maluquer (1985), p.51
[196] Freixa (1959), p.192
[197] Nadal-Ribas (1974), p.77
[198] Freixa (1959), p.32
[199] El carbó asturià es pagava a 36'87 ptes/tona (19'37 de cost i 17'50 de transport i comissions). Per contra, el carbó britànic sortia a 33'87 ptes/tona (11'87 de cost, 19'50 de noli i 2'50 de drets) (Nadal 1975, p.142)

Sarroca o Bonastre.
El propi diari local ens posava en coneixement dels preus del carbó britànic el febrer de 1901, any de la constitució de la companyia italiana Pirelli a Vilanova i la Geltrú. Són preus posats sobre vagó a Barcelona i en funció de la cotització del mineral segons el mercat de Londres. El febrer de 1901 el carbons de Cardiff i de Newcastle es pagaven a 47,5 i 40,5 pessetes la tona, respectivament. Dos mesos després, el preus oscil·laven al voltant de les 37,5 pessetes. A títol orientatiu, en aquelles mateixes dates el carbó procedent de Casp, de inferior qualitat, es cotitzava a 29,5 pessetes la tona posat sobre vagó a Vilanova i la Geltrú.
Durant la Primera Guerra Mundial hi hagué grans dificultats per fer arribar el carbó britànic, fet que propicià el increment dels preus del carbó peninsular.
La frenètica activitat de les fàbriques vilanovines forçades a cremar carbó contínuament condicionaven la qualitat ambiental del municipi, tal com posava de manifest el diari local el maig de 1898, tot i tractar-se d´un any de crisi i aturades intermitents: "sin duda, por la calidad de los carbones que consumen las fábricas, nuestra villa está de continuo envuelta en una densa capa de humo, y sintiéndose un fuerte olor de azufre que es en extremo incomodo".
Hem vist que en altres èpoques els pagesos de Sant Pere de Ribes havien assenyalat el fum de les xemeneies de les fàbriques vilanovines de ser les culpables de les plagues que afectaven les vinyes. Altres conseqüències més palpables eren les destrosses i la brutícia als carrers provocada pels carros que transportaven el carbó de l'estació del ferrocarril a les fàbriques de la vila.

12.2 Les màquines de vapor

El historiador Jordi Nadal va deixar escrit: "La puesta en marcha de la fábrica Bonaplata, en 1833, el primer viaje del barco El Balear, en 1834, y la inauguración del ferrocarril de Barcelona a Mataró, en 1848, simbolizan el inicio de la era del vapor en Cataluña". [200]
El dèficit de carbó autòcton en quantitat i qualitat, obligava –segons Nadal– a fer-ne un ús "forçosament selectiu i restringit". Les primeres màquines de vapor es coneixien popularment amb el nom de màquines de foc, bombes de foc o màquines de Manchester.
La màquina de vapor es desenvolupà durant el segle XVIII, i el segle següent s'aplicà de manera generalitzada, convertint-se en l'element tecnològic més emblemàtic de la industrialització. Els precedents més significatius de la seva evolució foren la màquina atmosfèrica de vapor de Thomas Newcomen el 1712 i la màquina de Watt

[200] Nadal (1999), p.115

el 1769. La importància de l´aplicació del vapor condicionà el ritme vital de la civilització, més enllà del factor industrial.

L'energia del vapor tingué presència en molts i diversos aspectes de la societat. Catalunya posaria a punt la seva capacitat industrial imitant el model anglès sigui en els aspectes productius com en els energètics. Arran de la crisi del cotó –la fam de cotó a partir de 1860– la indústria catalana va fer un gir regressiu en favor de la força de l´aigua, estalviant el cost del carbó i aprofitant l´aparició de turbines hidràuliques de millor rendiment.

Un procés que s'ha conegut com el "retorn a l´aigua". A les conques dels principals rius es desenvolupaven colònies industrials, malgrat disposar totes elles de màquines de vapor complementàries preveient la irregularitat de les precipitacions i els cursos fluvials.

Jordi Nadal apuntava que les primeres màquines de vapor a Catalunya foren construïdes a Barcelona entre 1804 i 1806 per iniciativa del filador de cotó Jacint Ramon, sota direcció de Francesc Santponts de la Reial Acadèmia de Ciències Naturals i Arts. La primera era una màquina del tipus Newcomen i la segona del tipus Watt de doble efecte. [201]

Les primeres notícies del funcionament d'una màquina de vapor a Vilanova i la Geltrú es remunten a la dècada dels anys vint del segle XIX. El historiador local Albert Virella en un article publicat al *Villanueva y Geltrú* el 4 d'agost de 1950 precisava que la primera màquina de vapor havia estat instal·lada en data incerta per Francesc Guardiola i Josep Almirall, i que el 1824 es posava a la venda, seguint l'anunci publicat el 7 de maig de 1824 al *Diario de Barcelona*: "Por disposición del real Consulado de Comercio dada en la causa que Bernardo Sallarés sigue contra Francisco Guardiola y José Almirall, se vende en Vilanova y Geltrú una máquina de vapor para moler trigo, y todos los enseres y útiles de la misma, bajo las condiciones de la taba que se manifestará a los licitadores en la escribanía de dicho tribunal y en la curia del Baile de Vilanova, y para noticia de quien interese se dá este aviso".

El ritme de la industrialització vilanovina a partir de l'equador del segle XIX multiplicaria el nombre de màquines de vapor i la potència de funcionament.

Un efecte derivat d'aquella dinàmica expansiva i tecnològica és la que apuntava Raimon Soler. L'autor indicava que la prohibició d'exportar maquinària anglesa i no permetre la lliure circulació de tècnics qualificats, va retardar –que no evitar- el desenvolupament de la tecnologia tèxtil. A partir de 1843 s'aixecaren les restriccions

---

[201] Nadal (1991), p.173.

La informació era compartida pel vilanoví Antoni B. Gassó qui el 1816 constatava que la primera màquina de vapor del país s'havia aplicat a la indústria dels filats de cotó per iniciativa del fabricant de indianes Jacint Ramon, auxiliat per Francesc Sanpons (sic), catedràtic de la Reial Junta de Comerç de Barcelona. Un giny "a imitación de las de Inglaterra y con mejoras sobre ellas, obra del patriotismo promovedor y tacto fabril" (Gassó 1816, p.70)

i els primers contramestres de filatura vingueren de Barcelona a Vilanova. Un dels dèficits d'aquella situació era la manca de constructors de xemeneies o maquinistes de màquines de vapor.[202]

En acostar-se el final de segle les màquines de vapor anirien periclitant en favor dels motors de gas de hulla i l'electricitat. Malgrat tot, cal dir que amb l'establiment de Pirelli y Cía el 1902 s'instal·laren màquines de vapor tot i tractar-se d'una fàbrica de cables elèctrics. La ciutat encara trigaria uns anys en disposar de la primera central elèctrica i duia retard en relació a altres indrets del país. L'aposta pionera en l'ús del gas ajornaria el procés electrificador.

En diverses ocasions –i ho constatarem en el capítol corresponent– s'ha insistit en el relat de que la fàbrica de la Rambla de Vilanova i la Geltrú fou, a partir de 1835 i després de l'incendi del vapor Bonaplata, la única fabrica catalana moguda per la força del vapor. Diversos estudis posteriors han demostrat que aquell desig amplificat una i altra vegada al llarg del segle XX no tenia fonaments prou sòlids. Durant molts anys una placa instal·lada a l'entrada de la fàbrica testimoniava que havia estat "la primera a vapor".

L'empresa Gumà, Roquer y Cía, la fàbrica de la Rambla, es constituí el 1833, però no entrà en funcionament fins el 1839, després de la primera guerra carlina i altres vicissituds que veurem en el seu moment. La màquina de vapor de la pionera fàbrica Bonaplata funcionà entre la tardor de 1833 i la nit del 5 d'agost de 1835 en que va ser incendiada.

Entre 1833 i 1838 s´intal·laren a Barcelona tres màquines de vapor que sumaven 74 cavalls de força. En el trienni 1839-1841 s'instal·laren 14 nous vapors que afegien 249 CV de potència addicionals. [203]

Olivier Raveaux indicava que: "durante los años 1833-1844, se montaron en Barcelona y sus alrededores una cuarentena de fábricas y se instalaron 45 máquinas de vapor". [204] Altres autors anotaven que les primeres màquines de vapor s'instal·laren a Barcelona, Terrassa i Mataró. Per la seva part, Pere Pascual i Jordi Nadal apuntaven que el 1839 –quan inicià el seu funcionament la fàbrica de la Rambla de Vilanova i la Geltrú– hi havia deu màquines de vapor instal·lades al país. Les cinc primeres corresponien als anys 1832 (una), 1833 (una), 1834 (una) i 1835 (dues). Seguint els mateixos autors, el juny de 1854 Vilanova tenia instal·lades 3 màquines de vapor, lluny de les 10 de que disposava Mataró, les 8 de Sants, les 7 de Gràcia, les 6 de Terrassa; o de les 23 de Sant Martí de Provençals o les 67 de

[202] Soler (1999), p.1115

[203] Garcia Balañà (2004), p.272

[204] "Entre los fondos necesarios para la creación de una empresa, la compra de una máquina de vapor ocupaba una parte importante. Una máquina de 16 caballos de la casa inglesa John & Edward Hall de Dartford entregada en el puerto de Barcelona costaba 5.500 duros en 1841" (del *Diario de Barcelona* de 24 d'agost de 1841) (Raveaux 2005, p.164)

Barcelona. [205]

El 1850 Pascual Madoz facilitava les dades corresponents a la importació de màquines de vapor estrangeres a partir de la informació de les duanes catalanes. Entre els anys 1836 i 1840 el ritme de introducció anual de màquines de vapor fou de tres, quatre, una, set i divuit, respectivament. La mateixa font consignava que el 1846 hi havien 80 màquines de vapor a la província de Barcelona.

James Thomson explicitava la probable simultaneïtat a l´hora de muntar les primeres màquines de vapor: "Al cap d´un any de la seva fundació (fàbrica Bonaplata), d´altres cinc fabricants de Barcelona muntaven màquines de vapor a la ciutat i una sisena empresa amb maquinària de vapor es va establir a Vilanova i la Geltrú".[206]

Al text de M.M. Gutierrez *Impugnación de las cinco proposiciones de Pebrer...* editat a Madrid el 1837 i citat per Thomson s´anotava: "funden establiments iguals als de Vilanova a Martorell, Navarcles i altres a Sallent, Badalona, Malgrat i cap a l´interior a Banyoles, Olot [...]".

Tot indica, doncs, que hi hagué a Catalunya establiments industrials que disposaren de màquina de vapor abans que la societat vilanovina i, fins i tot, abans que el propi vapor Bonaplata.

Autors com Maluquer o Cabana defensaven la posició de Terrassa com a ciutat pionera en l´adopció de la màquina de vapor aplicada a la preparació i acabats de teixits de llana en detriment de la Bonaplata de Barcelona. De fet, aquesta darrera no hauria estat ni tant sols la primera de la capital catalana en adoptar la força del vapor, però sí en fer-ho per accionar filadores o telers. Així, doncs, la majoria de les màquines de vapor instal·lades al llarg del segle XIX es trobaven a l'àrea de Barcelona, les conques del Ter i del Llobregat i, més aïllades, les de Vilanova i la Geltrú i Reus.

Els principals constructors d'aquelles "bombes de foc" foren: J.& E. Hall de Dartford i Benjamin Hick de Bolton, a Anglaterra; i Th. Alexander de París i J. Hall & Scott de Rouen, a França.

Poc a poc es van anar solucionant alguns dels problemes tècnics que afectaven el rendiment de les màquines de vapor. Calia reduir el consum de carbó i garantir la uniformitat i la qualitat de la producció. La solució arribà amb la màquina de vapor Corliss patentada a la dècada de 1850, obra de l'americà George H. Corliss. L'empresa catalana La Maquinista Terrestre y Marítima inicià la construcció d'aquestes màquines a partir de 1872.

Jordi Nadal concretava que a les darreres dècades de segle, les fàbriques vilanovines adquiriren fins a vuit màquines de vapor a La Maquinista de Barcelona: tres màquines per José Ferrer y Cía amb un total de 202 CV de potència el 1873; dues

[205] Pascual-Nadal (2008), pp. 476-477
[206] Thomson (1994), p.361

màquines de 80 CV per Marqués Hnos. el 1877 i 1878; una per Santacana, Sadurní y Cía de 100 CV el 1879; una per José Ferrer y Vidal de 150 CV el 1892 i, finalment, una per la societat Hijos de Ferrer y Vidal de 50 CV el 1897. [207]

Un dels perills reals de les màquines de vapor era la possibilitat d'explosió de les calderes. A la premsa de l´època sovintegen les notícies d´accidents relacionats amb les calderes. El dietari de Ventosa recollia un apunt del 3 de gener de 1876 en que s'indicava que a la fàbrica de Mar tres nois havien mort asfixiats mentre netejaven les calderes.

Però no eren els únics problemes associats a les màquines de vapor. Altres veus discordants acusaven l'invent d'afavorir l'escassetat d´aigua en altres sectors i la assecat dels pous de la vila. Recordem que una polèmica semblant havia assenyalat el fum de les xemeneies com el causant de les malalties de les vinyes de la comarca. La posició parcial del cronista del *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició del 14 de setembre de 1856 en feia responsable a la ignorància:

> La falta de agua que se nota en los pozos de nuestro vecindario es objeto de gran disgusto por parte de muchos que aún cuando vivan en edificios muy apartados de las máquinas a vapor, achacan la culpa a aquellos. Algunos en su crasa ignorancia se dejan arrastrar por ideas vagas sembradas con toda la mala fe posible. Ayer, sin ir más lejos, presenciamos una disputa entre un hortelano y otro individuo, en la que afirmaba aquel, que la falta de agua en su noria proviene de dichas màquinas, no bastando a convencerle las razones de su contrincante, que se empeñaba en balde a hacerle ver, que la noria en cuestión dista por lo menos un cuarto de hora del más próximo de los establecimientos fabriles, y está situada mucho más al norte que éstos. No hay dudas de que las máquinas a vapor han quitado el agua de algunos pozos cercanos a ellas; pero de esto a lo que quiere suponerse hay una distancia insuperable. La influencia de las máquinas sobre el agua en general será otra influencia como la del humo del carbón de piedra sobre las cepas. Solo falta ahora que se eche a volar la paparrucha de que el polvillo del algodón extermina las calabazas. ¡Oh falta de instrucción a lo que conduces!. Pero no hay que asustarse el Ayuntamiento tiene el proyecto de plantear escuelas.

[207] Nadal (1999), p.128

13. Indústria i capitals colonials

En els capítols precedents s'ha constatat que la indústria cotonera vilanovina era fruit de la inversió dels capitals comercials aconseguits majoritàriament a Cuba, gràcies, sobretot, a l'activitat de comerç de vins i aiguardents. Després, a les colònies americanes muntaren botigues, *ingenios* de sucre i comerciaren amb tota mena de productes.

Com hem esmentat, Raimon Soler ha estudiat amb profunditat la relació entre indústria i els capitals comercials colonials. En un dels seus estudis exemplificava aquestes interrelacions en quatre casos personals: Francesc Font, Salvador Raldiris, Josep Ferrer i Vidal i Isidre Marquès i Riba. Ho feia en aquest termes: "Penso que són quatre casos representatius d'aquells individus que van decidir-se a impulsar la indústria tèxtil a la població. El nexe que els uneix –que podríem fer extensiu a la majoria dels altres inversors vilanovins–, és la seva vinculació amb el comerç i el món colonial, ja sigui de forma directa o indirecta". [208]

A l'apartat de conclusions els resultats són prou explícits: al voltant d'un 60% del capital invertit en la indústria tèxtil de la població provenia d'individus que havien tingut alguna relació directa i/o familiar amb les Antilles. I conclou. "També és cert que, sense la voluntat d'aquest grup d'emprenedors, Vilanova no s'hauria erigit com una ciutat industrial. Això és el que la distingeix d'altres poblacions".

Els copiadors de cartes de l'època, lletres creuades entre socis, parents i amics a una i altra banda de l'oceà, van plenes d'angúnies i bons desitjos a parts iguals, però sempre sota la premissa més o menys explicitada del "sempre més i mai menús" [sic]. Un cop enriquits, alguns d'aquells "americanos" tornaren a la seva terra nadiua i aixecaren cases senyorials, crearen societats d'esbarjo, feren obres filantròpiques de tota mena i contribuïren a impulsar infraestructures urbanístiques i econòmiques com l'abastament d'aigua potable o el ferrocarril. Però aquells capitals comercials també serviren per donar pas a la Vilanova industrial. S'invertiren grans quantitats de diners en fàbriques de filats i teixits de cotó, una nova activitat que, d'acord al model de revolució industrial que s'havia iniciat en molts llocs d'Europa, era la nova aposta de futur.

Fins aleshores, els capitals s'havien invertit en terres, hisendes, la banca o el comerç. S'obria una nova etapa. I amb els diners americans, Vilanova i la Geltrú es convertiria en *l'Havana Xica*. Fàbriques, expansió urbanística, Carnaval, i altres elements que s'interrelacionaven formarien el segell de identitat de la Vilanova vuitcentista.

---

[208] Soler(1998), p.120

Les antigues nissagues i endogàmies comercials es convertien ara en xarxes familiars i d'amics i coneguts que s'associaven per multiplicar iniciatives i capitals. Tal com havia passat en èpoques precedents, aparegueren grups de influència i poder prou remarcables que esdevindrien referència inevitable del procés industrial, però que també tindrien una presència determinant en les decisions econòmiques i socials que afectaven a tota la col·lectivitat. Cognoms com els Puig, Ferrer Vidal, Marquès i altres, es repetien als conjunts accionarials de les primeres companyies i, sovint, tingueren actuacions polítiques que anaven més enllà de les seves activitats empresarials.

Aquelles persones que a Catalunya s'aventuraren a anar a Amèrica a la recerca de fortuna i oportunitats o, senzillament, per a guanyar-se la vida, aviat foren batejats i reconeguts, com hem dit, amb el nom d'*americanos* o *indianos*. A Vilanova i la Geltrú, poblacions de les rodalies i altres indrets del país, el nom d'*americanos* es va popularitzar ràpidament, i els seus protagonistes aviat es convertiren en personatges singulars, admirats i odiats a parts iguals, però gairebé mai ignorats pel seu entorn social. [209]

Eren objecte de converses de cafè i de safareig, diana de reconeixements i homenatges, omnipresents a retalls de diari i candidats a gaudir de vides novel·lades, o no tant. Però aquests darrers efectes, només estaven reservats per aquells que tornaven amb els èxits sota el braç i que, per tant, mereixien el títol d'*americanos*. La resta –la gran majoria– es limitarien a guanyar-se la vida més o menys bé, i altres no passarien de ser uns pobres emigrants sense ofici ni benefici.

De tot plegat, i amb una forta càrrega irònica i humorística, se'n feia ressò el periòdic *La Llumanera de Nova York* amb una sèrie d'articles signats per G. Xarel·lo –pseudònim de Samuel Giberga– que amb el títol "Tipus de Barcelona: los americanos" es publicaren als números de desembre de 1876 i els de gener i febrer de 1877.

Ho ha recollit Lluís Costa. Amb acidesa gens dissimulada s'indicava: "Reben també lo Brusi [el Diari de Barcelona]; pero pera enterarse del Sant del dia y de la Gacetilla [...] Estan suscrits a la *Ilustració Espanyola y Americana* pero perque es lo periodich á la moda, perque parla d'Amèrica [...] A això se deduheixen llurs gustos, llurs nocions bibliografiques i literaries".

En un altre moment, no s'estava de fer una referència vilanovina:

> Lo minyó que corria descals per la platja de Lloret; lo bordegás que s'atipava de rahims en las vinyas de Vilanova; lo xaval que feya taps a San Feliu de Guixols, sofreix una transformació inconcebible, y passat lo temps necessari per a que sos membres siguin aptes á desempenyar las funcions pera que están destinats, se agita, reconcentra sas potencias, fá un esfors, upa ! Apa ! ... y esclata, apareixent en tota

[209] Tubau (2016), p.52

> sa gloria y esplendor, rodejat de sos corteig d'unsas, y banos, y negrets, y se presenta convertit en tot un americano dit y fét !. [210]

Malgrat deixava clar que: "los americanos son com las figas, n'hi ha de moltas menas", més endavant es mostrava rotund "L'americano es sempre, sempre, –regla sense excepció, infalible, dogmatica– fill d'un mariner, d'un taper, d'un sabater, d'un satrinyoli, d'un menestral, pobre, en fi".

Aquest darrer registre ens duu a constatar l'estreta relació entre els americanos i els mariners. Els navegants –especialment patrons– no eren únicament els responsables i facilitadors de travessies i singladures no sempre fàcils, sinó que molt sovint participaven en els negocis i les transaccions.

De fet, l'ordre cronològic de l'emigració americana ens indica que foren els pilots i mariners els que establiren les primeres bases sòlides de la relació comercial entre Catalunya i Amèrica en forma d'assentaments a Cuba. Posteriorment, els seguirien els pagesos i, en menor mesura, boters i altres oficis menestrals i, finalment, el gruix del salt a l'altra banda de l'Atlàntic el protagonitzarien els fills i altres familiars d'aquells que ja havien esdevingut comerciants establerts a l'illa.

Pierre Vilar centrava l'atenció en la figura d'aquells mariners navegants. En aquest sentit, apuntava alguns dels tòpics habituals, sovint ben alineats amb la realitat: "[...] patrons i mariners de barques més atrevides dels quals hom ens diu que es casen després del primer viatge a les Índies i es construeixen la casa després del segon".

Hem recordat en un altre moment, arrel de les expedicions dels navegants Cristòfol Farré i Magí Escardó a les darreries del set-cents, que el historiador Pierre Vilar havia expressat: "sembla que tot Vilanova s'hagi donat cita a Cuba!". [211]

Pablo Tornero va analitzar la posició de 708 emigrants, dels quals 331 eren catalans. La distribució respecte el seu origen era la següent: Sitges (32,3%), Vilanova i la Geltrú (21,5%), Barcelona (14,1%), Mataró (5,7%), Canet de Mar (4,8%) ...

En relació a l'emigració procedent de Vilanova i la Geltrú anotava les següents consideracions: "Se dedicaban mayoritariamente al comercio colonial, fundando establecimientos en la América cuyo emporio ha sido la ciudad de La Habana, donde la mayor parte de los individuos de las clases pudientes han permanecido muchos años, hasta que favorecidos por la fortuna, han regresado a sus hogares para disfrutar tranquilamente en el seno de sus familias el fruto de sus afanes". [212]

Això de "disfrutar tranquilamente" és un dir, tenint en compte que la majoria continuarien dirigint el negoci des de Catalunya, o bé s'embarcarien en mil i un

---

[210] Costa (2006), pp.211, 215, 216
[211] Vilar (1987), p.300
[212] Tornero (1989), p.246

negocis com les fàbriques de filats i teixits de cotó, la construcció de infraestructures, activitats inversores i moltes altres que els tindrien ocupats, sovint, fins el darrer sospir.

Més de la meitat dels catalans s'instal·laren a l'Havana. Altres destinacions de preferència eren Santiago, i en grau menor: Puerto Príncipe, Matanzas, Guanabacoa i Bayamo. El mateix autor indicava que més de la meitat dels emigrants declaraven que la seva dedicació era treballar a la botiga d'un parent o conegut.

Aquest ambient duia altres autors a reivindicar el caràcter beatífic dels seus habitants. Era el cas dels titulars de *Los Misterios de Villanueva* de 1851: "El caràcter de estos habitantes es honrado, pacífico y laborioso, amigo de la hospitalidad y muy religioso: las clases en ella preponderantes son la de hacendados, algunos de bastante consideración ; muchos llamados *americanos* por haber ido desde sus más tiernos años a conquistarse una fortuna en América a fuerza de trabajo y probidad [...]". [213]

Era la història més amable dels americanos, lligada a la indústria, les grans explotacions agràries, la construcció de ferrocarrils i aqüeductes, les entitats financeres, la transformació urbanística o la dinàmica associativa. Era, en definitiva, el mon naixent de l'Havana Xica.

Les definicions, però, son ben diverses, com aquesta de la historiadora Birgit Sonesson, especialista en l'emigració americana: "Según la tradición popular, el catalán que regresaba de las Antillas era un rico hacendado que vivía ociosamente de sus rentas. Se apresuraba a buscar una joven esposa entre la élite de su pueblo y a fabricar una suntuosa casa para demostrar su posición; al envejecer, aseguraba su renombre en los anales del pueblo con alguna obra de beneficencia. Este tipo existía. pero no hay que olvidar que entre las familias con el mayor grado de integración y rotación entre sus miembros a ambos lados del Atlántico, había individuos que crearon fortunas en el comercio colonial sin personalmente pasar largo tiempo en las islas [...]". [214]

Però, a finals del segle XVIII, no era fàcil de imaginar aquella activitat frenètica dels emigrants expatriats a la seva terra. El mateix Francesc Papiol manifestava el 1790 que "con todo de ser muchas las familias que por motivo de sus Compañias de Comercio se hallan establecidas en Galicia , y no pocas gentes en la América", indicava que tornarien "siendo lo primero que procuran en su regreso, habitación própia, donde con sosiego puedan en su vejez descansar de sus fatigas".

---

213 Pers et al. (1851), p.20

214 Sonesson (1995), p.165

Amb les inversions destinades a la industrialització, les infraestructures i les transformacions urbanístiques del XIX, poc temps els quedaria per reposar. De fet, com ja hem manifestat, molts van abocar-hi els seus capitals ... , i els van perdre. Però la implicació i la incidència dels americanos vilanovins no només passaria a aquesta banda de l'Atlàntic. Cal tenir en compte, entre altres coses, la gran contribució dels vilanovins a la Sociedad de Beneficencia de Naturales de Cataluña –fundada el 1840– amb onze presidents i un fundador.

Un altre estudiós del fenomen colonial com Joaquim Roy, precisava que: "per regla general, aquests vilanovins conservaren un elevat grau de lleialtat a la seva vila nadiua". [215]

Una lleialtat superior –vistes les coses– al de la pròpia "Siempre Fidelísima Isla de Cuba", que no trigaria a demostrar que no ho era tant com es pensaven.

I afegia "El *poder de Vilanova* es concentra en els anys immediatament anteriors al *Grito de Yara* de 1868". Allà començaria el període pràcticament ininterromput de guerra fins 1898, la pèrdua de la colònia caribenya. Com bé indicava Roy: "El fi olfacte comercial dels vilanovins intuí el final de la colonia".

Molt significatives son les paraules de Martín Rodrigo, expert en la incidència dels capitals cubans en l'economia catalana, quan indicava: "Al meu parer; tan significatiu o més que el fet que comerciants de la Vilanova i la Geltrú enriquits a Amèrica contribuïssin a finançar l'impuls de la industrialització a la seva vila natal resulta el fet que bona part dels capitals d'aquests indians del Garraf es dediquessin a donar suport a iniciatives industrials en altres punts de Catalunya". [216]

I altra volta toca recordar aquella majoria d'aventurers que fracassaren en el intent i que la història ha passat per alt. Així ho expressava Dolores M. Pérez Tarrau a l'epíleg inicial del seu treball sobre la nissaga vilanovina dels Samà: "El empeño de ganar dinero, mucho y de prisa, llevó a muchos peninsulares españoles a echarse al mar y llegar a las Américas. Desgraciadamente, no a todos les fue dado cumplir sus propósitos. Cierto es que algunos volvieron enriquecidos y pudieron envanecerse de sus triunfos. Otros, en cambio, no volvieron; una parte porque pensó que podía permanecer en unas tierras que le habían dado todo lo que no tuvo en la patria lejana, y la otra parte, porque dejó sus huesos en el nuevo continente. Por último, otro grupo realmente numeroso volvió derrotado, dejando atrás la salud y la juventud". [217]

Com hem comentat, la majoria dels vilanovins que anaven a Cuba ho feien "a porta calenta", aixoplugats per una xarxa de parents o amics que ja estaven establerts i facilitaven l'arribada dels nouvinguts. Així, la majoria –amb cartes de

[215] Roy (1988), p.78
[216] Rodrigo (2007), p.226
[217] Pérez (2007), p.5

sol·licitud o recomanació– iniciaven la seva aventura americana en una botiga o negoci dels seus parents o amics, alhora que aprenien l'ofici. D'aquí en vindrien coneixements i fortunes que s'anirien consolidant en diverses generacions.

D'entre les moltes famílies vilanovines que crearen un veritable negoci en xarxa amb l'epicentre a la illa de Cuba trobem la família Puig-Coll. Josep Oriol Puig i Ivern i els seus cosins Gabriel, Pau i Salvador Coll i Puig, que repartits entre Vilanova i la Geltrú, Barcelona i la ciutat cubana de Puerto Príncipe, actual Camagüey, crearen una empresa de comerç de importació i exportació entre Catalunya i la illa de Cuba. Ells, com molts altres, establiren una estreta relació amb un altre vilanoví que havia fet fortuna a l'illa i que s'havia establert com a banquer a París.

Baltasar Mitjans i Ricart havia nascut a Vilanova el 1798 i ben jove marxà a l'Havana on hi havia el seu oncle Ricart. Allà es dedicà al comerç durant més de vint anys i es casà amb la francesa Catalina Colinó. [218] Al seu retorn el 1834 obrí una casa de comerç i banca a París. Antonio López, el marquès de Comillas, era el seu apoderat a Barcelona. Baltasar Mitjans morí el juliol de 1869. La seva filla Agustina Mitjans Colinó es casà amb mataroní Fermí Riera Alsina que també s'havia enriquit a Amèrica i que s'incoporaria a la casa de banca del sogre. L'altra filla, Amalia Mitjans Colinó es casà amb Antonio Sánchez, soci de la naviera d'Antonio López. [219] Seguint Martín Rodrigo, Francesc de P. Mitjans Colinó, fill de Baltasar, es casaria amb Luisa Manzanedo Intentas, el pare de la qual –Juan Manuel de Manzanedo– era un indiano negrer de Santoña que havia fet fortuna a Cuba i que fou primer president del Círculo Hispano Ultramarino de Madrid, el primer de l'Estat. [220]

El 24 de juny de 1854 Josep Oriol Puig enviava una missiva a Baltasar Mitjans de París amb una carta de recomanació a favor del seu cosí Gabriel Coll i Puig per tal de situar-lo a l'empresa Baltasar Mitjans y Cía. [221] Veiem, doncs, que les xarxes familiars i d'amistat es reproduïen a una i altra banda de l'Atlàntic.

Arribats aquí també caldria parlar del tràfic d'esclaus, una xacra de la que molts vilanovins no en restarien al marge, ans al contrari, en serien veritables protagonistes. És ben sabut que els catalans continuaren traficant amb esclaus africans després del tractat d'abolició signat entre Anglaterra i Espanya el 1817.

Alguns d'aquells *americanos* s'aprofitaren d'aquell negoci per partida doble, bé fos participant directament del tràfic entre les costes africanes i Amèrica, o bé explotant els esclaus com a mà d'obra dels seus negocis.

La ciutat cubana de Matanzas fou una de les predilectes per molts vilanovins que hi establiren residència i negocis. Això en deia l'investigador Martín Rodrigo: "ciudad capital de una provincia azucarera que estaba conociendo entonces, en

[218] Rodrigo (2021), p.165
[219] Ib., p.289
[220] Ib., p.190
[221] Tubau (2016)

los años 1830 y 1840, un notable crecimiento demográfico y económico gracias, sobre todo, a la caña de azucar y a la explotación del trabajo esclavo". [222]

La compra i venda d'esclaus –especialment per a finançar la compra de cotó i altres operacions lucratives– fou una pràctica habitual durant molts anys i que no passà per alt a les principals nissagues del comerç transoceànic de Vilanova i la Geltrú i de la comarca.

En un altre moment hem esmentat el dietari de Pau Raventós i Marcer, pagès de Can Suriol d'Olivella, que parlava així del seu germà: "Aquest germà meu, que s'anomenava Josep, és mort. Va morir a Guinea anant a buscar negres. Ho sé per un home que ha vingut d'allà i m'ha explicat tot el cas". [223]

Un altre cas l'exposava Gustau Nerín en relació a les activitats dels germans Rovirosa i Urgellès entre 1844 i 1856 com a reputats negrers de Vilanova i la Geltrú establerts a la zona de Cap López, al sud de l'actual Gabón a la costa central d'Àfrica. [224]

Francesc "Pancho" Rovirosa i Urgellès, el fill gran, ja desembarcava esclaus a l'illa de Cuba el 1831. Nerín indicava que l'avi matern també havia anat a Cuba, i per aquesta banda familiar estaven emparentats amb el també traficant d'esclaus Antoni Samà i Urgellés. Ramon Rovirosa, el germà petit, nascut a Campeche i criat a Vilanova, comprà un bergantí negrer junt amb altres socis. Traficà amb esclaus entre el Congo i el Brasil entre 1845 i 1862.

Capítol a part, mereixerien els Samà. La saga dels Samà està documentada com una de les més actives en relació al tràfic negrer. Els Samà apareixen a la nòmina dels esclavistes catalans més il·lustres, al costat de cognoms com els Biada, Güell, López, Goytisolo, Vidal-Quadras, Xifré i alguns més. De més a prop o de més lluny, els Samà, Gumà o Ferrer-Vidal s'aprofitaren de la tinença i el comerç d'esclaus. El moviment i l'intercanvi d'esclaus dins l'illa de Cuba era acceptat, no així el tràfic des del continent africà. Els primers eren anomenats "negro criollo", els segons es coneixien com a "negro bozal".

Els catalans –i vilanovins– tingueren el trist honor de ser els darrers traficants d'esclaus. El 1873 es posaren les bases per a la creació d'una Asociación de Hacendados y Propietarios de Esclavos de la isla de Cuba. Entre els promotors s'hi comptaven Julián Zulueta o Pedro Sotolongo, ambdós amb interessos a la

---

[222] Rodrigo (2017), p.110

Una apreciació no gaire diferent de la de Xavier Sust: "situada a 100 km al este de la capital de la Isla, Matanzas era un punto caliente en el tráfico negrero, un lugar donde el cónsul norteamericano ofrecía siempre sus servicios para proporcionar los papeles que hiciesen falta para que los buques navegasen bajo el pabellón de su país" (Sust, 2017; p.192)

[223] Descalzo et al. (2009), p.19

[224] Nerín (2015), pp. 248, 275

companyia Samá Sotolongo y Cía, empresa consignatària dels vaixells d'A. López y Cia a l'Havana. [225]

Josep Ferrer i Vidal havia establert una íntima relació amnb Sebastià Gumà. Els seus fills eren socis de l'empresa Gumà Hermanos de Matanzas. L'oncle patern de Josep Ferrer i Vidal, Joan Ferrer Roig, havia estat capità de vaixells negrers; i el seu germà Rafael Ferrer Vidal també s'havia fet ric a Matanzas. Els interessos comuns entre tots ells eren notables. Ferrer Vidal i la seva dona Conxita Soler adquiriren alguns dels hotels aixecats pel marquès de Salamanca al passeig de Gràcia. Mentre que una illa de cases que donava als carrers Aragó, València i Pau Claris que fou subhastada passà a mans d'Antonio López, marquès de Comillas, revenuda per aquest el 1872 a Francesc Gumà i Ferran. [226]

El tràfic d'esclaus tingué moltes altres derivades. Era un negoci lucratiu, però gens senzill. Calia conèixer bé les xarxes esclavistes, les rutes africanes i la singular logística d'aquelles mercaderies humanes. D'altra banda, calia estar atent per evitar o, en el seu cas, fugir de la flota anglesa que intentava evitar aquell tràfic il·legal. Es crearen institucions dedicades no tant a defensar l'esclavisme sinó a dificultar la seva abolició. Fou així que es crearen els Círculos Hispano Ultramarino, amb la voluntat de "impedir cualquier tipo de reformes en la isla de Cuba". [227] El 1871 es creava el Círculo Hispano Ultramarino de Barcelona sota la presidència de Joan Güell i la vicepresidència d'Antoni López, consogres. També hi participava Josep Ferrer i Vidal. Un any després, el Círculo Villanovés de Vilanova i la Geltrú adoptava la denominació de Círculo Villanovés Centro Hispano-Ultramarino, una modificació que no tindria gaire recorregut.

La pèrdua de Cuba el 1898 suposà un final de cicle per aquells *americanos* buscadors de vida i oportunitats. Havia estat un capítol apassionant, de grandeses i misèries a parts iguals , que havia incidit en gran manera a una i altra banda de l'Atlàntic. Les coses no foren fàcils, ni pels uns, ni pels altres. Si la vida colonial no estava exempta de complicacions: crisi, insurreccions, malalties i un exotisme no sempre prou calibrat; només cal recordar que el segle XIX peninsular vingué amanit per la primerenca guerra del francès i per tres guerres carlines, més enllà de tota mena de desordres d'altre consideració. Alguns aventurers es quedarien a l'illa caribenya, altres tornarien amb un punt d'anonimat, i uns pocs escriurien paràgrafs il·lustres a la història de Vilanova i la Geltrú i gravarien el seu nom a plaques de places i carrers. Molts altres perderen la vida en aquell intent de guanyar-se-la, fos per les llargues i perilloses travessies marítimes o bé als llocs de destinació. L'aventura

[225] Rodrigo (2021), p.197
[226] Ib.; p.184
[227] Ib.; p.187

americana s'havia acabat, les seves conseqüències, però, encara perdurarien en el temps.
Una d'elles, és que Vilanova i la Geltrú s'havia convertit, definitivament, en una ciutat industrial.[228]

[228] Tubau (2016), p.62

14. La indústria cotonera

14.1 Filats i teixits de cotó

El sector cotoner a Catalunya

Indubtablement, la industria cotonera va ser el sector industrial més determinant de la Vilanova i la Geltrú del segle XIX. Malgrat la presència d'una fàbrica llanera de poc recorregut, el cotó sempre superà el 90% de la capacitat industrial local, un percentatge que superava la relació més equilibrada que existia en l'àmbit de Catalunya, al voltant del 75%.

Es tractava, però, d'una tendència que s'havia imposat arreu de Catalunya i en altres indrets de l'Europa industrialitzada. Només de forma local tingué la competència del sector llaner, una especialitat que a la Catalunya interior havia liderat una important activitat manufacturera de caràcter més artesanal que industrial. La llana era un producte autòcton de llarga tradició, mentre que el cotó s'havia d'importar. Posteriorment, la indústria cotonera autòctona substituiria les importacions de teixits estrangers.

Però més enllà de la convivència del cotó, la llana o la seda; els inicis de la industrialització foren percebuts com un conflicte d'interessos amb el sector agrari. L'impacte de la primera en el potencial agrícola del país era una preocupació latent i així ho evidenciava, per exemple, l'informe de Juan Polo Catalina de 1804: "La industria de Cataluña y Valencia, y el comercio de ambas, especialmente de la primera, ¿ha perjudicado los progresos de su agricultura, y le ha robado los brazos necesarios; o por el contrario son estas las provincias de España en que se halla más floreciente, y en que no experimenta las grandes alternativas que cada dia suceden en nuestras provincias interiores meramente agricultoras, aunque sean de un suelo más feliz?". [229]

Més enllà de la voluntat empresarial i la disponibilitat de capitals comercials, el cotó tingué el suport governamental amb l'aplicació de mesures proteccionistes que assegurarien un sòlid mercat, tant a la península com a les colònies. El cotó entrava a formar part de la teranyina comercial que implicava molts països i mercaderies. S'exportaven vins i aiguardents cap el nord d'Europa a canvi de pesca salada o teixits de lli. S'exportaven productes colonials a la Mediterrània oriental a canvi de cereals. S'exportaven vins i altres productes a Amèrica a canvi de colonials i cotó i, finalment, es podien vendre teixits de cotó i de llana a l'Estat espanyol a canvi de farines i grans. Com indicava Vicens Vives els beneficis comercials s'anaven reduint

[229] Polo (2005), p.45

progressivament i calia buscat alternatives.
Fins l'any 1932 la indústria tèxtil tindria un caràcter artesanal. Entre 1832 i 1869 tindria un desplegament espectacular amb l'adopció de la màquina de vapor, la filadora selfactina o el teler mecànic i altres innovacions de l'estranger. Fins l'any 1842 Anglaterra havia prohibit l'exportació de maquinària. [230]
Catalunya es posicionaria darrera països com Anglaterra, França o els Estats Units. Malgrat tot, Catalunya presentaria una colla de singularitats ben rellevants, i, a priori, poques d'avantatjoses. Des de l'origen dels capitals invertits fins la manca de matèries primeres; des de la inexistència d'una indústria metal·lúrgica complementària fins l'evident dèficit de formació tècnica. També sorprèn la polivalència dels cotoners catalans. Com anotava Jordi Nadal: "A Anglaterra, els fabricants són fabricants i prou. Venen al comptat a termini fix i curt. a Catalunya , els fabricants són fabricants, comerciants i banquers alhora". [231]
La inversió de capitals comercials a la indústria cotonera fou notable durant la primera meitat del XIX. Després, els inversionistes orientarien les seves preferències cap el ferrocarril i altres infraestructures.
La naixent indústria tèxtil catalana hauria de fer front a la incomprensió de l'Estat que restava desconnectat del que havia representat la revolució industrial a Europa. Alhora, la burgesia industrial actuava –com afirmaven Benet i Martí– més com un grup de pressió que no pas com a classe social Un grup sempre allunyat del govern i de l'alta administració "en mans d'una oligarquia agràrio-financera de signe pre-industrial".
Pierre Vilar afirmava que a les Corts de Madrid: "els afers de la industria els consideraven com un problema exclusivament català: un aspecte de l'anomenada *cuestión catalana*". Així, relatava com en una visita del rei Ferran VII a la Primera Exposición Publica de la Industria Española el 1828, quan arribà a la secció de teixits catalans girà cua amb l'expressió: "!Bah! todas estas son cosas de mujeres". [232]
Aquesta relació difícil aniria saltant del terreny econòmic al polític, i viceversa. Potser d'aquí ve l'expressió: "Espanya té un Manchester, sense un Londres"

El sector cotoner a Vilanova i la Geltrú

La importància de la indústria cotonera vilanovina –en termes relatius i absoluts– la posaven de relleu Jordi Nadal i Enric Ribas l'any 1974 en un significatiu estudi sobre la fàbrica de la Rambla publicat a *Recerques*. Es tractava d'una de les monografies pioneres en història industrial amb una important capacitat d'anàlisi econòmica i financera.

[230] Vicens Vives (1987), p.486
[231] Nadal (1991), p.72
[232] Vilar (1987), Vol. I, p.73

Hi destacaven observacions determinants com: "grácias a la máquina de vapor, Vilanova se colocó rapidisimamente en la vanguardia de la industrialización" , o bé, "en el interior del pais, la localidad más afectada por la escasez de recursos hidráulicos fué Igualada; en la costa, la localidad que sacó mejor provecho del carbón británico fué Vilanova". [233]

La mateixa font demostrava que Vilanova i la Geltrú va passar de 359 telers el 1850 –en 19ª posició– a 1.107 telers el 1861 convertint-se en la tercera de Catalunya després de Barcelona i Sants. Igualment, el 1850 la ciutat ocupava la setena posició amb 17.436 fusos, i el 1861 s'havia situat a la tercera posició amb 47.792, també darrera les dues poblacions anteriors. Posteriorment, aquestes dades han estat revisades sense que els canvis hagin estat especialment significatius. [234]

El 1861 Vilanova i la Geltrú s'havia consolidat com una de les grans ciutats industrials del país. Malgrat aquesta constatació, només deu anys abans encara es posava en dubte que aquell fos el rumb correcte. Una realitat que era qüestionada a nivell local per persones de prestigi com Josep Pers i Ricart, fundador i director del *Diario de Villanueva y Geltrú*; l'advocat i escriptor Teodor Creus i Corominas o el també escriptor Ceferí Tresserra. I ho feien a través de la publicació el 1851 de l'obra fulletonesca *Los Misterios de Villanueva*, barreja de ficció i assaig, on es relatava la història de "Pedro el tejedor", treballador de la fàbrica de la Rambla procedent del Vapor Bonaplata després de l'incendi d'agost de 1835.

En referència a la indústria cotonera a Espanya s'hi deia: "[...] Si España con su magnífico cielo, esplendente sol, abudancia de aguas y rios que canalizar, fértiles terrenos que cultivar, ha sido indudablemente destinada por Dios para principalmente agricultura, olvidando y despreciando estas disposiciones y aptitudes deja en la inacción inmensas extensiones de territorio, abundantes corrientes y saltos de agua, y quiere, con preferencia, adquirir renombre de industrial [...]". [235]

Un escenari que –segons els autors– significava apostar per "una sombria de negras y humeantes chimeneas, y cambiar su hermoso cielo azur por otro nebuloso y triste cual el de la industrial Albion, el castigo llegará y las leyes de la naturaleza no seran en vano transgredidas".

Justificaven la indústria cotonera anglesa en quan als avantatges competitius en termes de disponibilitat de maquinària i qualitat i cost de la mà d'obra

I encara més: "[...] manifestar que la industria aldonera, como exótica en España,

---

[233] Nadal-Ribas (1974), p.77

[234] Segons l'Atles de la industrialització a Catalunya, les dades publicades el 2012 serien les següents: El 1861, amb 49.792 fusos de filar, Vilanova i la Geltrú es situava com a tercera població de Catalunya darrera Barcelona i Sants. El 1931, els 47.920 fusos la situaven en la desena posició.
El 1861, amb 20 telers manuals i 1.082 telers mecànics, Vilanova i la Geltrú es situava com a tercera població de Catalunya darrera Barcelona i Sants. El 1931, els 1.476 telers la situaven a la vuitena posició. (Nadal et al., 2012; p.111-117)

[235] Pers et al. (1851), p.171

tiene un porvenir incierto y continuamente amenazado, y ser necesario que se procure reducirla en vez de estenderla, empleando los capitales en beneficio de la agricultura e industrias indigenas y naturales en el país".
Es referien a desenvolupar altres manufactures com el cànem, el lli, la llana, la seda, les fustes, el suro o els metalls.
Campanyes semblants contra la indústria tèxtil es viurien a finals del XIX i primers del segle XX –amb l'arribada de Pirelli– argumentant la inestabilitat dels mercats que patia aquell sector i la necessitat de diversificar l'activitat fabril.
Els autors no entenien aquella tossuda determinació en ignorar aquell bé de Déu que oferia l'agricultura per optar per camins suposadament incerts i pecaminosos: "La nación que dotada de un terreno fértil y hábil para el cultivo, con aguas que poder aprovechar para asegurar sus cosechas, con templados climas y las demás circunstancias que la hacen apta para dedicarse con principal afan a hacer producir a su suelo abundantes productos de primeras materias desprecia estas ventajas y pretende buscar en otras ocupaciones para ella exóticas, su riqueza y felicidad; como pecando contra las leyes y orden establecidos por la Naturaleza se verá necesariamente castigada con el suplicio de tántalo, no llegando jamás a alcanzar cumplidamente lo porque tano se afana y desvela".
Els autors pronosticaven possibles guerres futures amb Anglaterra o els Estats Units que bloquegessin els ports i la importació de cotó, o bé un important creixement del país nord-americà que consumís la totalitat de la producció cotonera interna. Arguments que avançaven la "fam de cotó" provocada per la guerra de Secessió americana que arribaria deu anys després. Llavors, ja no farien falta les màquines ni "los grandiosos edificios que solamente para hospicios en que albergar a los obreros sín trabajo podrían servir".
Els autors dels *Misterios* reblaven que "La España debe ser esencialmente agrícola. Debe aprovechar todas las ventajas que la naturaleza le ha prodigado" malgrat, com deien, "existen en Villanueva tres fábricas dedicadas a la industria algodonera, representando cuantiosos capitales y manteniendo gran número de trabajadores". Aquell anti-industrialisme fonamentat en la dependència de matèries primeres i fonts energètiques suposava una curiosa paradoxa d'enfrontament d'interessos en clau local que fou ben abordada pel historiador Albert Garcia Balañà l'any 2000, quan presentava a Pedro el tejedor com una metàfora de "la contradictòria percepció que del món industrial tenia la balbucejant *intelligentsia vilanovina*".
El treball de Garcia Balañà aportava dades molt significatives de l'origen dels treballadors cotoners vilanovins: "El salt de 303 treballadors/es cotoners (1845) a gairebé 2.000 (1862) coincidí amb un augment del 39% dels empadronats i empadronades a Vilanova i la Geltrú (1850-1860), una taxa de creixement

demogràfic que fa pensar en una aportació immigrant gens menor". [236] Per afrontar aquell creixement industrial era del tot imprescindible aquella incorporació de mà d'obra procedent del triangle bagenc Sallent–Balsareny–Súria, o del Berguedà.

El mateix autor indicava que el primer responsable de la secció de teixits de la fàbrica de Mar a partir de 1849 fou Joan Solsona i Sala, nascut a Balsareny el 1814; un exemple evident de que aquella immigració era decisiva "menys per l'aportació absoluta i molt més per la seva capitalització de les categories laborals més estratègiques i/o prestigioses i ben retribuïdes".

Moviments demogràfics confirmats per altres estudiosos com Albert Virella. El 1881 a Vilanova es comptabilitzaven set fàbriques de cotó i una de llana amb una potència agregada de 2.000 CV, 4.000 tones de carbó d'importació, 2.300 t de floca de cotó, 80 t de llana, 72.000 fusos i 1.500 telers. Aleshores es fabricaven 16 milions de metres de teixits amb un total de 2.000 obrers. Com deia Virella: "no hi hagué manca de mà d'obra, ja que aviat es produí una certa immigració de les comarques de l'interior, atreta pels jornals que, bo i essent baixos, eren millors que en altres comarques més deprimides". [237]

Certament, els moviments migratoris de l'interior de Catalunya cap a la costa van ser continus a la segona meitat del segle XIX. La progressiva mecanització del sector tèxtil va accelerar la desindustrialització de la Catalunya interior, centrada en activitats marcadament manuals i artesanals. La dificultat de les comunicacions entre la zona costanera i les comarques interiors encaria el transport del carbó i el cotó. Només en resultarien beneficiades posteriorment les conques del Ter i del Llobregat en l'anomenat procés de "tornada a l'aigua", amb la perspectiva d'aprofitar l'energia hidràulica dels rius, més econòmica que el carbó britànic.

En aquest nou plantejament Olivier Raveux analitzava la redefinició de dinàmiques territorials que beneficiarien Vilanova, entre altres ciutats: "fueron sobre todo las ciudades portuarias las que resultaron beneficiadas. Instalándose en Vilanova i la Geltrú, en Mataró i en Barcelona, los industriales pudieron adoptar la máquina de vapor, importando del extranjero el carbón que escaseaba en el subsuelo local". [238]

Cal constatar que més enllà de les grans fàbriques cotoneres mogudes a vapor, la ciutat disposava d'altres teixidors artesanals que feien manufactures. Potser un dels casos més significatius fou el de Josep Puigsech que va crear el negoci el 1842. Va aparèixer a la matrícula industrial entre els anys 1846 i 1874, domiciliat primer a la

---

[236] Garcia Balañà (2000), p.107

J.A. .Garí apuntava que les sis primeres fàbriques cotoneres suposaven el 1860 una potència de 600 CV, 61.000 fusos de filatura i que ocupaven 2.000 famílies amb un volum de 4,5 milions de rals anuals de sous, 25.701 quintars de cotó anuals i 120.540 quintars de carbó mineral anuals. (Garí 1860, p.208)

[237] Virella (1992), p.48

[238] Raveaux (2005), p.160

Rambla i després a la plaça Soler Gustems, amb entre un i sis telers manuals amb anotacions del tipus "con lanzadera a mano de menos de una vara castellana".
Un dels principals inconvenients que presentava la indústria cotonera vilanovina era la seva escassa diversificació. La uniformitat i coincidència de productes i mercats va provocar una important competència interna entre fabricants, un fet posat en evidència pel propi Josep Ferrer i Vidal, que criticava que tots manufacturaven "empesas y guineas".
En qualsevol cas, un dels elements més singulars de la indústria vilanovina era la seva elevada concentració en el sector cotoner. Enrech aportava dades ben significatives. El 1861 a Vilanova i la Geltrú –amb un cens de 12.227 habitants– hi havia 1.878 treballadors, una proporció més alta que poblacions com Barcelona , Sabadell, Sants, Gràcia, Mataró, Reus i Terrassa; amb un sector tèxtil diversificat entre el cotó, els acabats, la llana, la seda, el lli i el cànem o les cintes.
Vilanova era la única amb 100% cotó. [239]
A la meitat dels vuitanta la ciutat tenia una població tèxtil cotonera de 2.203 treballadors, per darrera de Sants, Barcelona, Sant Martí de Provençals, Reus, Sant Andreu del Palomar i Les Corts de Sarrià. En encetar la dècada, Vilanova i la Geltrú era la quarta població en nombre de telers després de Sants, Barcelona i Sant Martí de Provençals. [240]
Per la seva part, un informe d'estadística industrial municipal corresponent a 1864, recollia que la ciutat disposava aleshores de sis fàbriques de filats i teixits de cotó amb una potència de 450 CV, 51.990 fusos de filar, 1.278 telers, 600.000 roves de carbó, 120.000 roves de cotó amb 2.639 operaris (1.649 homes i 990 dones). [241]
Un estudi publicat al *Boletín de Cursos Politécnicos* de 1958 –probablement obra de Josep Maria Freixa– precisava quina havia estat l'evolució d'alguns dels indicadors de la indústria vilanovina entre 1850 i 1880, anys de la màxima expansió. En aquesta etapa es passaria de tres a cinc fàbriques tèxtils mogudes a vapor. Consegüentment, es passava de 440 a 1.000 CV; de 4 milions a 10,6 milions de kg de combustible; de 460.000 a 1.360.000 jornals; de 22.000 a 50.000 fusos; de 500 a 1.200 telers; de 2,7 milions a 12 milions de pessetes de capital; de 700 a 2.000 obrers; de 850.000 a 2.400.000 kg de cotó o de 1,25 milions a 5,8 milions de pessetes de producció.
Tanquem aquest capítol amb un episodi tangencial a la indústria cotonera de Vilanova i la Geltrú. El pintor modernista català Joaquim Mir i Trinxet (1873-1940), establert i arrelat a Vilanova i la Geltrú a partir de 1922, era nebot de l'industrial cotoner Avel·lí Trinxet Casas (Vilanova i la Geltrú, 1845 – Barcelona, 1917), amb fàbrica a l'Hospitalet de Llobregat i vinculat a altres instal·lacions industrials.

[239] Enrech (2005), p.31
[240] Ib.; p.44
[241] Estadística Industrial 1864. ACG, Doc 2872

L'industrial, fill de família benestant dedicada al comerç, fou protector i mecenes del nebot artista.

El cotó

El historiador econòmic David Landes va constatar: "Quan la llana esternudava, Europa sencera es constipava; quan ho feia el cotó, tot el món emmalaltia". La citació denota fins a quin punt el cotó ha estat una matèria primera preeminent, no únicament durant la revolució industrial, sinó com a element estratègic de l'economia mundial. La tipologia de teixits manufacturats a les fàbriques cotoneres locals eren diversos. L'empesa era roba crua sense aprestar, blanquejar o tenyir; la indiana era una empesa de baixa qualitat estampada, el moletó era teixit a la plana bast tenyit amb colors vius, la cretona una empesa gruixuda de baixa qualitat pel tint, el percal una empesa millor que la cretona i pel mateix us, els retorts i semiretorts eren teixits de cotó cru amb molt d'aprest i trama fluixa i la mussolina eren teixits més fins que es blanquejaven i aprestaven.

Però el protagonista indiscutible d'aquella aventura era el cotó, la primera matèria que impulsaria la industrialització vilanovina. La planta tropical del cotó –*Grossipium Herbaceum*– s'havia imposat per les avantatges higièniques, tecnològiques i econòmiques respecte la llana i el lli. Fins la dècada dels seixanta era habitual separar els processos de filatura o tissatge. Arrel de l'escassetat provocada per la "fam de cotó" americà, a partir de 1861 amb la guerra de Secessió, la majoria de fabricants concentrarien les dues activitats en un mateix establiment.

Les floques de cotó destinades a la indústria tèxtil catalana provenien majoritàriament dels Estats Units. Deia E.P. Thompson que el cotó va ser la indústria puntera de la Revolució Industrial, i la fàbrica de cotó va servir de model bàsic pel sistema fabril. Alhora, el cotó fou un element de transacció per finançar una part important del comerç transatlàntic. [242]

L'ebrenc Lluc Beltran assegurava el 1943 al text *La Industria Algodonera Española* que "El siglo XIX podría llamarse el siglo del algodón". Una afirmació coincident amb el historiador britànic Eric Hobsbawm que apuntava que la Revolució Industrial impulsada pel cotó va constituir l'esdeveniment més important de la història del món, tant per l'impacte sobre la ma d'obra, com pel seu efecte globalitzador. [243]

---

[242] Thompson (2012), p.218

"De todos es conocido el carácter de *banqueros* , a parte de los de fabricantes y comerciantes, que tuvieron los empresarios algodoneros catalanes" (Soler, 1997, p.226)

El 1863, en ple episodi de "la fam de cotó" , Raimon Soler assenyala que el cotó destinat a la fàbrica de la Rambla de Vilanova arribava de Tinnevelly, Madràs, Souboujeach, Macedònia, Smirna, Tarsous, Salem, Bengala, Itàlia i Surate (Soler 1996, p.468)

[243] Beltran (1943), p.20 i Beckert (2016), p.110

"[...] a diferéncia de otras materias primas, la industria del algodón pasa por dos fases que requieren un uso intensivo de la mano de obra: una en los campos y otra en las fábricas. En Europa, el azúcar y el tabaco no crearon una vasta masa de proletarios industriales. El algodón sí [...] El algodón se extendió por todo el globo

Un mercat mundial de cotó que havia establert especialitzacions ben concretes: Nova Orleans, Savannah, Charleston, Pernambuco o Alexandria com a ciutats exportadores; Liverpool com a centre internacional de comerç, o Nova York i Londres com els centres de finançament.

Coneixedors dels enormes condicionants estratègics del cotó com a principal matèria primera, al llarg dels temps es repetiren els intents de conrear cotó a la península.

Després de la crisi de la fam de cotó americà, es multiplicaren les experiències per conrear cotó en indrets alternatius i evitar la dependència d'importacions estrangeres. Es feren proves a llocs com Motril o Eivissa. En aquest sentit hi afegim aquesta anotació: "hi va haver un industrial cotoner, Andreu de Sard, que a la dècada dels anys vuitanta presentà mostres d'un cotó que es feia a les Filipines, colònia espanyola". [244]

Sembla que a la dècada dels vuitanta del segle XIX hi hagué un projecte de l'industrial vilanoví Andreu de Sard per constituir una societat dedicada a plantar i collir cotó a les illes Filipines, segons idea proposada per Víctor Balaguer, diputat a Corts i ministre de Ultramar. El cotó es presentà a l'Exposició Universal de Barcelona de 1888, però no tingué més recorregut.

Totes les iniciatives resultaren infructuoses: a finals de segle XVIII, a mitjans del XIX i també al primer quart del segle XX, especialment durant la Primera Guerra Mundial , quan alguns industrials catalans intentaren novament el conreu de cotó a Andalusia.

A Vilanova i la Geltrú els intents de conrear cotó agafaren força durant l'etapa autàrquica del règim franquista. El *Villanueva y Geltrú* de 12 de març de 1955 recollia la notícia de J. Carbonell: "Villanueva cosecha algodón". S'hi explicava el projecte experimental de plantar cotó americà –que s'aclimatava millor que l'egipci- al terme de la ciutat. La política oficial de foment del conreu de cotó anava acompanyada d'incentius com el repartiment gratuït de llavors i la compra del producte final en condicions avantatjoses pel productor. Segons el mitjà es recolliren 600 kg el 1951, 2.000 kg el 1952, 12.000 kg el 1953 i 20.000 kg el 1954. Aquesta darrera quantitat era equivalent al 1% del consum de la indústria tèxtil local. La superfície conreada es valorava en unes 25 Ha molt fragmentada en petits productors.

Filatura, tissatge i acabats

El primer procés a la indústria cotonera era el de la filatura que havia de permetre convertir la floca en fils de cotó per poder teixir en la posterior fase de tissatge. El procés de la filatura s'incorporà tard a la indústria cotonera. Es considerava una

---

con una fuerza que ninguna otra industria alcanzó a igualar" (Beckert 2016, p.18)

"[...] el negocio europeo de los tejidos de algodón vino a unir en una misma y compleja red comercial los continentes de Asia, las dos Américas, Africa y Europa" (Ib., p.61)

[244] Cabana (2006), p.91

fase amb poc valor afegit i els fabricants tèxtils la ignoraven, fent que bona part del cotó vingués de la illa de Malta ja filat. Quan la indústria cotonera assolí un important grau de maduresa s'integraren els processos de filatura i tissatge en un mateix establiment, fet que va permetre guanyar competitivitat i afegir valor al procés.

La filatura tenia un caràcter més tradicional i rural en relació al tissatge de característiques més urbanes. La mecanització de la filatura prengué embranzida amb la imposició de la prohibició de importar fils estrangers. En els processos integrats s'ha valorat que la filatura representava al voltant del 30% de la mà d'obra, mentre que el tissatge ocupava el 70% restant.

Les autoritats espanyoles prioritzaven la protecció de la indústria de llana i seda més tradicionals i consolidades a l'Estat. Malgrat tot, el cotó aniria creixent de manera imparable. El procés de filatura convertia la floca de cotó en fil. Les màquines obridores obrien les bales i en el mateix procés es separaven les floques i s'eliminaven les impureses. [245]

Les primeres màquines rebien el nom de llop o diable. La neteja , disgregació i posició en capes de les fibres es feia als batans. A les cardes es feia la neteja individual de les fibres i a les pentinadores aquestes es separaven segons la llargada. Després s'agrupaven fibres per aconseguir un determinat gruix de fil.

L'estiratge i doblatge consistia en estirar i posar en paral·lel les fibres agrupades en forma de cinta continua de gruix constant i consistents a les màquines manuars. A les metxeres les fibres en paral·lel eren reunides amb una lleugera torsió per tal de condensar-les en forma de metxa i s'afinaven estirant-les. Finalment, a les filadores contínues i selfactines es donava cohesió i resistència a les metxes estirades fins trobar el número de fil adequat.

Ferrer Vidal anotava que les primeres màquines de filar foren les de Wyatt el 1733 i la jenny de filar de Highs de 1763, modificada i perfeccionada per Hargreaves –la spinning-jenny– el 1767 amb una capacitat d'entre 6 i 40 fusos. La berguedana o maxerina, obra del fuster de Berga Ramon Farguell, el *Maixerí*; millorava la productivitat del model anterior i un filador podia tractar fins 120 fusos. [246]

Ambdues eren màquines de fusos manuals. També la màquina de filar per cilindres de Richard Arkwright, la water-frame o "màquina anglesa" de 1789. Les filadores contínues arribarien a Catalunya a partir de 1791. La versió mule-jenny de Samuel Crompton, o "màquina francesa", combinava les prestacions de la jenny i la contínua amb capacitat fins les 400 pues i s'incorporà a Catalunya amb el canvi de

[245] El cotó importat presentava formats i pesos diferents segons l'origen. El pes del farcell de cotó nord-americà era d'uns 220 Kg i el d'Egipte de 330 Kg.

[246] El vilanoví Josep Ferrer i Vidal a las publicades *Conferencias sobre el arte de hilar y tejer* ... de 1874 ja indicava: "a Sallent, Berga y Manresa cabe la gloria de haberla perfeccionado (la jenny) y aumentado sus husos de 24 hasta 120".

segle entre 1797 i 1806.

Aviat s'invertiren molts recursos en la mecanització de la maquinària, un element que tingué fort impacte en la disponibilitat de tècnics i ma d'obra especialitzada. Les màquines de filar automàtiques selfactines –de l'anglès *self-acting*–, el fil s'estirava i torçava a la vegada que s'embolicava al fus, obtenint un fil continu i resistent. Cada màquina presentava entre 500 i 1400 fusos situats a la part mòbil o carro que avançava i retrocedia contínuament. Suposaren un salt important en termes de productivitat. Les mule-jennies, contínues i selfactines treballaven amb fusos mecànics.

En pràcticament trenta anys es completà la mecanització de la filatura, i molt parcialment el tissatge. Ferrer i Vidal a les *Conferencias sobre el arte de hilar y tejer en general* ... publicades el 1874 es referia a les selfactines com "home de ferro", reproduint l'expressió *homme de fer* utilitzada pels francesos. El text indicava que la selfactina havia estat inventada el 1826 per Maurice de Jongh i les primeres es construïren a Manchester. [247]

Malgrat la mecanització la filatura catalana no era prou competitiva. Com ha indicat Carles Enrech: "Des del 1869 la industria cotonera catalana havia optat per la producció de gèneres de batalla, ja que la competència estrangera feia antieconòmica la fabricació de gèneres de qualitat". Aquest factor ja havia estat advertit per Josep Ferrer Vidal i Andreu de Sard quan demostraren la manca de competitivitat dels filats locals. Però Enrech recorda "el que tots dos amagaven és que aquest desavantatge només es produïa en els fils de numeració alta i mitjana-alta". En fils de numeració baixa o mitjana-baixa, el volum més important de la producció, la industria catalana es mostrava més competitiva. [248]

En l'operació de tissatge calia convertir els fils, obtinguts en el procés de filatura, en teixit. Al teler hi entraven els fils continus, paral·lels entre sí, enrotllats al plegador formant l'ordit. Altres fils –la trama– creuaven els primers en perpendicular formant el teixit. Calia obrir la calada per donar pas a la llançadora per entre els fils de l'ordit. El 1733 John Kay inventà la llançadora volant, en paraules de Sven Beckert "el cambio tecnológico más trascendente de la historia del algodón". A partir d'aquell moment calgueren quatre filadors per equilibrar el ritme de treball d'una única teixidora. [249]

El 1785 el capellà anglicà Edmund Cartwright va construir el primer teler mecànic.

Abans de la confecció, el teixit podia ser sotmès a diversos acabats: blanqueig, estampació, tint i aprest. Eren activitats conegudes com el "ram de l'aigua" perquè requerien gran quantitat d'aigua. Els blanquejadors i els estampadors eren

[247] Ferrer Vidal (1874), p.23
[248] Enrech (2005), p.145
[249] Beckert (2016), p.93

considerats els "aristòcrates" del sector tèxtil.
Aquells processos requerien les operacions de blanqueig, preparació de colors; preparació de motlles, gravats o cilindres; i l'estampació pròpiament dita.
En data imprecisa la Sociedad Anónima Marqués de Vilanova i la Geltrú publicava un *Método a seguir para el aprendizaje de tejedor*. Un petit tractat de 14 pàgines on clarificava alguns conceptes de l'ofici. Aclaria que el fil de més gruixut equivalia al número més baix o aconsellava del com enfilar la llançadora o posar la bitlla. [250]
Així mateix, insistia en aspectes de qualitat i productivitat: "hacer comprender bien que toda pieza debe presentarse sin defectos al Despacho" o "hacer que el aprendiz observe y conozca el tiempo que se emplea normalmente en tejer una pieza en cada tela y la conveniencia de producirlo cuanto antes (…)". Igualment, parlava de la relació amb els encarregats, del compliment de les normes i el reglament interior, així com de la puntualitat i el no abandonar el lloc de treball sense permís.

Fàbriques cotoneres

El historiador Jordi Nadal va indicar que en acabar el segon terç de segle XIX Vilanova era la població més cotonera i fabril després de Sants i Sant Martí de Provençals, "amb la diferència que Sants i Sant Martí de Provençals pertanyien a l'hinterland de Barcelona, mentre que Vilanova en restava separada per més de cinquanta quilòmetres de camins poc practicables". [251]
Vilanova i la Geltrú apostà ben aviat per la indústria cotonera. Una indústria de factura moderna, amb maquinària importada d'Anglaterra o Alsàcia, instal·lacions "a l'anglesa" i moguda per la força del vapor. El 1833 es constituïa Roquer, Gumà i Companyia –la fàbrica de la Rambla–, tot i que trigaria sis anys en començar a funcionar arrel de les vicissituds de la primera guerra carlina. Només feia un any de la iniciativa pionera de la fàbrica Bonaplata de Barcelona.
A Vilanova la indústria tèxtil tingué dues derivades determinants, el seu creixement ràpid i la marcada especialització cotonera. En poc més de 40 anys la ciutat assistí a la creació de vuit fàbriques mogudes a vapor, set d'elles de filats i teixits de cotó i únicament una dedicada al sector de la llana, que tingué una vida curta.
Atesos els continuats canvis de raó social de les empreses del XIX la gent adoptava un nom popular i senzill per fer referència a les instal·lacions fabrils. La majoria d'empreses eren societats comanditàries que modificaven la denominació oficial en

[250] Altres conceptes detallats eren els següents: la longitud de la fibra de cotó depèn el seu valor comercial i aplicació, la llargada condicionava la finura, la resistència era en raó inversa a la finura o bé que, en relació al diàmetre, el cotó d'Egipte oferia major resistència.
El nº de fil era la relació entre determinada llargada de fil i el seu pes. En el sistema català el pes era 1,1 lliura catalana, equivalent a uns 440 grams. La llargada eren 500 canes, equivalents a 777,5 metres (una cana era equivalent a 1,555 metres).
[251] Nadal (1991), p.39

funció de quins eren a cada moment els socis majoritaris. Aquella denominació popular, que habitualment feia referència a l'espai que ocupava, era impermeable al difícilment assimilable ball de noms que provocava cada canvi.
El paper preeminent de determinats homes d´empresa, el naixement de veritables nissagues i la molt estesa endogàmia empresarial feia que moltes vegades els mateixos cognoms anessin vinculats a diferents establiments i en diferents etapes, perpetuant la confusió entre la majoria de la gent. A efectes de neutralitzar aquell batibull s'assistí al bateig espontani de la majoria de les indústries: la fàbrica de la Rambla, la fàbrica de Mar, la del Portal, la del carrer de l´Aigua, cal Xoriguer ...
Com ja hem avançat, la fàbrica Bonaplata del carrer Tallers de Barcelona fou el precedent més determinant d'aquell seguit d'empreses tèxtils mogudes a vapor que s'instal·larien a Vilanova i altres ciutats del país. [252] El vapor Bonaplata, la seva gènesi i, encara més, la seva destrucció, fou un capítol decisiu en el desenvolupament industrial inicial de Catalunya. Més enllà de l´aplicació primerenca de la força motriu del vapor, la Bonaplata s'erigia en el més clar exponent d´una nova organització i estructura industrial moderna, a l´estil anglès, que deixava enrere un modus de producció de caire artesanal o gremial.
La nit del 5 al 6 d´agost de 1835 la fàbrica Bonaplata fou incendiada, producte de l'atac de grups anti-maquinistes, però també pel clima de tensió provocat per la guerra carlina i la desocupació.
Finalment, abans d'entrar en l'estudi particular de cadascuna de les empreses cotoneres caldria fer unes breus consideracions al voltant d'una de les fonts d'informació utilitzades, la matrícula industrial. Finalitzat el trienni progressista, el 1845 s'aprovava la reforma tributària impulsada pel ministre de Hisenda Alejandro Mon i el seu col·laborador Ramón de Santillán. Entre altres mesures impositives recollia el subsidi industrial i de comerç que gravava les activitats industrials i comercials, amb una part fixa i una component variable proporcional. L'impost, que es coneixeria com matrícula o contribució industrial, gravava els mitjans de producció utilitzats per l'empresa. Així doncs, no tenia en consideració la totalitat de la capacitat productiva, ni la classe o tipologia de productes, ni

[252] El 1828 Josep Bonaplata, fill d´un impressor de indianes, s´associà amb Joan Vilaregut, fabricant de Gràcia, amb l´objectiu de muntar una fàbrica a Sallent, moguda per energia hidràulica. Amb Joan Rull es desplaçaren a Anglaterra. El 30 de setembre de 1831 es constituïa l´empresa Bonaplata, Rull, Vilaregut y Cía de filats, teixits i estampats de cotó. Va començar a treballar el novembre de 1833 amb una màquina de vapor de 30 CV. El govern li atorgà un préstec i li permeté l'entrada de carbó i ferro lliure de drets.
En parlar de l'incendi de la Bonaplata, Josep Ferrer Vidal feia esment d'un amic que el 1827 tenía una fàbrica de filats amb mull-jennys de les més importants. Deia: "había adquirido de la fabrica de Cockerill, de Liege, un número considerable de telares mecánicos que tuvo almacenados y casi ocultos durante nueve años, esto es, desde 1835 a 1844, por temor de que sufriese su fabrica la misma suerte aciaga" (Ferrer Vidal 1874, p.102)

tampoc la producció.
En aquest sentit es fa molt visible el continuat estat d'altes i baixes de mitjans productius al llarg dels anys. Els mitjans eren notificats per les pròpies empreses, fet que pot fer entreveure un determinat nivell de frau en les declaracions, suposem que sempre sotmeses a possibles inspeccions. Cal acceptar, doncs, que el percentatge de frau devia ser semblant en els diferents sectors empresarials i al llarg de les diferents èpoques. En el cas de les empreses cotoneres les màquines que es declaraven més habitualment eren el nombre de telers, el de fusos i el nombre de cardes. La informació anual anava acompanyada de la raó social, l'adreça i s'hi afegia, segons els casos, la potència instal·lada, el nombre de treballadors i altres detalls.
A partir de la quantitat de màquines declarades es determinava la quantitat a pagar a partir de les diferents tarifes en que es dividia el sector productiu. Igualment, al llarg dels anys aniria canviant la unitat monetària: rals i maravedisos, rals i cèntims, escuts o pessetes.
Un altre fenomen que s'observa es com algunes empreses demoraven la tributació inicial o desapareixien puntualment de la matrícula industrial. Moltes d'aquestes "anomalies" estaven relacionades amb accions compensatòries entre l'Ajuntament, entitat recaptadora, i l'empresa, a compte de serveis realitzats. Tenim coneixement de pagament en espècies com el cas de la fàbrica de gas.

14.2 La fàbrica de la Rambla

Una empresa emblemàtica

Un *Diccionario geográfico-universal* publicat el 1834 parlava de l'economia de Vilanova i la Geltrú i avançava la construcció de la fàbrica de la Rambla: "Sín más indústria que la destilación de aguardiente, vasijeria para transportar sus caldos y elaboración de blondas a que se dedicaban las mujeres; objetos todos análogos a su sistema mercantil; pero ya el espiritu del siglo y las variaciones ocurridas en las posesiones españolas de ultramar ha cambiado en parte las ideas, y adoptando las generales de la provincia, se dedican los habitantes al fomento de la industria, y a más de las artes mecánicas que elaboran los útiles más necesarios, tiene una imprenta, dos fábricas de hilados de algodón, una de cremor tártaro, otra de jabón, siete de aguardiente, tres molinos de viento, continua la elaboración de blondas y se está construyendo una gran fábrica que da nombre a la calle de la Indústria".
Podem afirmar sense cap mena de dubte que la fàbrica de la Rambla és l'empresa cotonera de Vilanova i la Geltrú més profundament estudiada fins la data.
Cal esmentar un primer estudi d'anàlisi econòmica-financera entre 1841 i 1861 de Jordi Nadal i Enric Ribas publicat a la revista *Recerques* l´any 1974. Aquell treball

pioner ha estat revisat i ampliat posteriorment per les diverses investigacions publicades per Raimon Soler.

La profusió d'informació i estudis sobre la primera empresa cotonera vilanovina moguda a vapor ve facilitada per la disponibilitat dels llibres comptables, memòries i altres documents del període entre 1833 i 1931 dipositats primer a la Casa Papiol i actualment a l'Arxiu Comarcal del Garraf a Vilanova i la Geltrú. També es disposava de l'arxiu i documentació d'alguns dels socis de l'empresa.

Els noms populars de la fàbrica de la Rambla o el Fènix, s'imposaren davant la proliferació de raons socials al llarg de la vida de l'empresa: Roquer, Gumà y Cía (1833-1839), Gumà, Ferrer y Cía (1840-1843), José Ferrer y Cía (1844-1847), Ribó, Ráfols y Cía (1848-1856), S.S. Gispert, Soucheiron y Cía (1856-1865), S.S. Asbert Soucheiron y Cía (1865-1879), Soucheiron y Cía (1879-1881), Soler, Ferrer y Cía (1881-1889), Santacana y Cía (1889-1902), Sadurní y Cía (1902-1904), Alegre y Ferrer S en C (1904-1927), Alegre, Ferrer y Pi S en C (1927-1939), Manufacturas El Fénix (des del 13 de novembre de 1939).

Les raons socials obeïen –com hem avançat– al canvi de gerents o socis majoritaris i no es produïa una liquidació o trencament real entre unes i altres. Sovint, hi havia continuïtat entre les pròpies estratègies empresarials i bona part de la composició de l'accionariat.

Durant molts anys la historiografia local va atribuir a la fàbrica de la Rambla haver estat la única fàbrica del país moguda per la força del vapor després de l'incendi de la Bonaplata el 1835. [253] Diversos autors situen fàbriques mogudes a vapor anteriors a la de Vilanova en poblacions com Sallent o Terrassa.

Roquer, Gumà y Cía

La constitució de la primera societat Roquer, Gumà y Cía fou el 6 d'agost de 1833 i el notari Antoni Vidal i Ballester

Francesc Roquer, farmacèutic de professió de l'Arboç del Penedès i l'*americano* vilanoví Sebastià Gumà. Aquest darrer establí diversos negocis de comerç a les poblacions cubanes de l'Havana i Matanzas. [254]

---

[253] Nadal i Ribas evidenciaven reserves en aquest sentit quan indicaven: "en el momento de iniciar sus actividades, quizás, la única del país en utilizar la energia de vapor" (Nadal-Ribas 1974, p.79)

Altres fonts locals eren més ambicioses. Eudald Prat Musté anotava a la revista *Azul* de 1947: "la primera fàbrica téxtil movida a vapor que se instaló en España". En termes semblants es manifestava la llegenda de la placa que durant els darrers anys de funcionament presidí l'entrada de la fàbrica tèxtil.

Josep M. Freixa afinava més en dir que la de Vilanova, incendiada la Bonaplata i no funcionant una de Sallent, és la primera muntada a l'anglesa.

[254] Sebastià Gumà i Soler, fill del pilot de la marina mercant Francesc Gumà i Carbonell, va néixer a Vilanova i la Geltrú el 10 de novembre de 1795 i moria a la mateixa ciutat el 1850. La seva mare era Antònia Soler i Vidal. Casat amb Marina Ferran i Quadras, tingueren diversos fills, entre els que destacaren per la seva activitat Casimir, Joaquim i Francesc, aquest darrer promotor de la línia del ferrocarril. Francesc Gumà treballà de meritori a la fàbrica fins que s´establí a Matanzas cansat, sembla, de la rutina de l´empresa. El fundador,

El 1833 es constituïa sota la raó social de Roquer, Gumà y Cía. La companyia de filats i teixits de cotó estava formada inicialment per deu veïns de Vilanova i la Geltrú i un de Barcelona que delegaren les funcions executives en dos socis principals. Els problemes derivats per aconseguir la maquinaria fabricada a Anglaterra, país que en tenia prohibida l´exportació, i la primera guerra carlina o dels set anys impossibilitaren la seva posada en funcionament fins el 18 de maig de 1839

El 26 d'agost de 1833 l'empresa Roquer, Gumà y Cía s'escripturava davant el notari Antoni Vidal i Ballester. Es tractava d'una fàbrica de filats i teixits de cotó que es volia "dotada de los adelantos más modernos".

La societat la composaven tretze socis, tots ells comerciants. Al marge de Francesc Roquer i Sebastià Gumà i Soler destacaven Ramon Milà de la Roca de Barcelona i altres comerciants vilanovins com Francesc Font, Joan Esquirol, Miquel Esquirol, Pelegrí Marquès Torrents, Pere Garriga, Gregori Ferrer, Pere Triola, Pau Batlle, Josep Puig Ballester i Josep Gener. Capital inicial de 144.000 duros. Principals socis: Bartomeu Güell, Gregori Ferrer, Pelegrí Marquès i la vídua de Pere Garriga, tots ells amb 11.000 duros. [255]

El 1834 una carta de Roquer, Gumà y Cía al Governador Civil de la província era tota una declaració d'intencions: "esta población que cuenta con 10.500 almas se puede decir que por ahora es agrícola y que su única y principal cosecha es la de vinos". Amb la iniciativa de la nova fàbrica demanaven permís de "puerto franco y libre", assegurant que ells eren els primers però que aviat altres els imitarien. [256]

Els sis anys que passaren entre el moment de la constitució i la posada en marxa el 1839 fou una etapa difícil que coincidí amb la primera guerra carlina, la mort de Francesc Roquer i els entrebancs derivats de la importació de les màquines.

Potser per tot plegat, en una carta de Gumà, Roquer y Cía a Manuel Inclán de París el setembre de 1836 els protagonistes indicaven, tal com ha posat de manifest Raimon Soler: "Dios quiera que salgamos de una vez de tan desgraciado negocio".

L'adquisició de la maquinària visqué uns episodis ben controvertits. Com relatava el mateix Ferrer i Vidal: "[...] las máquinas fueron decomisadas, perdidas, los indutriales algodoneros de Manchester mantuvieron a sus expensas un espionaje en los talleres de construcción para evitar la exportación".

Finalment, les màquines s'hagueren de comprar a Alsàcia, després d'haver perdut

---

Sebastià Gumà, va residir molts anys a l´Havana i a Matanzas on establí diversos negocis comercials. Tenía la casa pairal al carrer de Sant Gervasi, cantonada Sant Joan.

Francesc Roquer, natural de l'Arboç del Penedès, era farmacèutic i propietari. Va fer negocis sense haver d'anar a Amèrica. Morí el 1839 als 42 anys abans de la posada en funcionament de la fàbrica de la Rambla. Fou propietari de la masia Mas Roquer en terme de Vilanova i la Geltrú.

Segons consta als protocols de 1838-1843 de l'Arxiu Notarial de Josep Marrugat, el 12 de maig de 1839 Pelegrí Marquès –oncle de Isidre Marquès Riba– era nomenat apoderat de Francesc Roquer.

[255] Soler (1998), p.116

[256] ACG, Doc 2878. Any 1834

cinc anys. D´aquest episodi en parlarem amb més detall.
Una nota anònima dipositada a l'Arxiu Comarcal del Garraf ens indica que el 1834 havia començat la construcció de la fàbrica "que sin exageración será la mejor del Reino, cuyo mecanismo tendrá la fuerza de veinte y cuatro caballos". S'anunciava que l'establiment utilitzaria filadores mule-jennies procedents d'Alsàcia.
D'altra banda, un *Diccionario Geográfico-Universal* publicat el mateix 1834 "por una sociedad de literatos" aportava detalls del nou establiment:

> Se está construyendo una gran fábrica que da nombre a la calle de la Indústria, cuyo edificio que tiene 6.206 pies de N. a S., 106 de E. a O. y 43 de elevación, contiene tres salas de 163 pies de largo cada una y 58 de ancho, cuyos pisos se hallan sostenidos en lo interior por 78 columnas de hierro colado y 26 de madera; las primeras en las tres salas y las últimas en el desván, iluminados los departamentos por 53 ventanas y 15 óvalos en el patio [...] Este suntuoso edificio es obra de una sociedad de capitalistas de la villa, y está destinado a plantificar la elaboración de algodón en todas sus operaciones, hasta dejarle tejido, por medio de maquinaria montada según los últimos conocimientos, a que dará impulso una máquina de vapor de la fuerza de 20 CV; establecimiento digno de que todos los amantes de las artes le deseen favorable ecsito.

L'establiment s'aixecava d'acord als principis d'una construcció "a l'anglesa", obra del tècnic i industrial barceloní Joan Girona i Agrafel (1807-1871) després de consulta i aprovació de la casa Cockerill de Liège a Bèlgica. L'empresa John Cockerill & Cie. havia estat constituïda el 1825 per l'industrial britànic William Cockerill que feia anys que es dedicava a construccions i estructures de ferro i acer. Aviat passaria al seu fill John.
Com indicava Jordi Nadal, Joan Girona era mecànic d´una família de rellotgers de Tàrrega: "En retornar a casa, l´estiu de 1833, el rellotger-mecànic , Joan Girona, rep l´encàrrec de dissenyar l´edifici de la fàbrica de filats i teixits de cotó a l´anglesa, es a dir, moguda per vapor, que Francesc Roquer i Sebastià Gumà volen bastir a Vilanova".[257]
Segons dades aportades per Josep Maria Freixa el valor de l'edifici i la maquinària era de 689.220 pessetes. El valor del facturat en tancar el primer balanç a finals de desembre de 1940 fou de 332.400 pessetes. També apuntava que en aquell exercici s´utilitzaren fins a 6800 kg de carbó i 180.000 lliures de cotó filat. [258]
El 27 de maig de 1928 els associats de l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial de Vilanova i la Geltrú feien una visita instructiva a la fàbrica de la Rambla. Dels detalls del recorregut per les instal·lacions i els apunts històrics de l'empresa se'n

[257] Joan Girona i Agrafel va aprendre l´ofici de rellotger a Suïssa. Estigué deu anys a Suïssa, França i Anglaterra. Posteriorment es dedicà a la mecànica industrial després d´experimentar la seva aplicació en les indústries angleses. Els germans Girona constituïren La Ferreria de la Mare de Déu del Remei al Poblenou. Aquesta societat , després especialitzada en el món dels ferrocarrils, unida a una altra d'origen valencià constituïren l´any 1947 l´empresa Materiales y Construcciones, S.A., MACOSA (Nadal 1991, p.190)
[258] Freixa (1959), p.108

feia ressò el *Butlletí* de l'entitat el març de l'any següent. Entre les moltes curiositats comentades aquell dia, destacava la que afirmava que el 12 d'octubre de 1835 va arribar la primera comanda feta per un industrial de Reus, que sol·licità mostres i preus d'articles tot i saber que la fàbrica no era acabada.

Entre abril i maig de 1834 començaren les negociacions amb la casa anglesa John Hall & Sons de Dartford per la compra de la màquina de vapor. La Hall havia fet els plànols de l'edifici on aniria ubicada i encarregà els refractaris i altres elements auxiliars com el parallamps. Els termes del contracte abastaven la construcció, transport i muntatge a Vilanova i la Geltrú.

La màquina de vapor de balancins de 30 CV de la casa anglesa Edward Hall fou adquirida per 19.539 duros. [259] L'arribada de la màquina de vapor va trigar més del compte. Va ser embarcada en un vaixell anglès el 4 de març de 1835 i va arribar a Barcelona a finals de maig. Va arribar a Vilanova en diversos viatges de vaixells vilanovins durant la primera quinzena de juny. Finalment, les feines de muntatge van anar a càrrec de la família de Charles de Bergue. Raimon Soler donaria compte de les dificultats per poder executar els pagaments. [260]

El retard de l'arribada de les màquines de filar i teixir i les dificultats per posar la fàbrica en funcionament possibilitaren que les instal·lacions –caldera i màquina de vapor– es dediquessin provisionalment a fer treballar un molí de gra. La construcció de la xemeneia fou un altre capítol interessant, atesa l'envergadura d'aquella construcció. En relació a la construcció de la xemeneia, Raimon Soler indica que a Vilanova no hi havia personal capacitat per aquesta mena de construccions a Vilanova. Per aquesta raó, la casa Hall envià un operari per començar les obres abans de l'arribada de la màquina de vapor.

A inicis de 1835 s'iniciava la construcció de la xemeneia, feina que duraria set mesos. Un paleta especialista anglès dugué els materials i els totxos especials per donar-li la forma rodona tot i que, finalment, per dificultats diverses, la xemeneia es va fer de forma quadrada.

Tant el centenar de telers construïts a França com la màquina de vapor desembarcada a la platja a de Vilanova i la Geltrú quedaren emmagatzemats dins les caixes durant prop de sis anys. Però, veiem com fou el mateix Ferrer i Vidal qui explicaria la història amb motiu dels enfrontaments polítics de finals del XIX entre proteccionistes i lliurecanvistes, com ara el discurs del 21 de maig de 1866 pronunciat davant la comissió espacial aranzelària i publicat aquell mateix any a Sabadell:

> En Inglaterra, en la libre-cambista Inglaterra, hubo la prohibición de exportar toda clase de maquinaria hasta el año 1842 y tengo, en ésto, un recuerdo que me es personal y que voy a referir a la comisión.

[259] Virella (1980), p.3 ; i el mateix autor al *Villanueva y Geltrú* de 4 de juny de 1949
[260] Soler (1999), p.1104

> En mi pueblo se levantó en 1832 un establecimiento fabril (que existe todavía) bajo los planos del que quemó la revolución de 1835. Debía adquirirse maquinaria, y no habiendola, por supuesto en España, y teniéndose que traer de Inglaterra, se presentó un sujeto cuyo nombre no diré, pero que ha sido muy conocido en Madrid, y manifestó que por cierto medio podia adquirirse la maquinaria extrayendola de Inglaterra, ésto es, creyendo poder obtenerla a pesar de las leyes prohibitivas, no sé porqué medios; ignoro como ésto se arregló, pero lo cierto es que pudo conseguirse un modelo y se fundieron los telares en Paris, si bien en cuanto a las hilanderas hubo que hacerlas construir en Inglaterra. ¿Y que sucedió?. Que los fabricantes de Manchester pagaron un vigilante, un polisonte, para que no perdiera de vista la construcción e dichas máquinas de hilar, que habían de salir hacia el extranjero, y dieron aviso del día en que se embarcaban a fin de poder decomisarlas. Así se verificó, y el establecimiento a que me refiero perdió las máquinas, viendose imposibilitado por entonces de funcionar, y no pudiendo empezar hasta el año 38, época en la cual, aunque muy joven, tuve la honra de que me eencargaran la administración de dicho establecimiento, que compró su maquinaria en Alsacia. Pero los fabricantes que habían pagado el espionaje para que las máquinas encargadas no salieran, o no llegaran a su destino, ¿que hicieron ocho años más tarde?. Esos mismos fabricantes fueron los que subvencionaron o remuneraron reiterada y esplendidamente a Mr. Cobden, que era uno de sus compañeros, para que empezara a viajar por el mundo predicando el evangelio libre-cambista. [261]

Segons explica el mateix Ferrer i Vidal els telers es construïren a París després d´haver aconseguit els plànols i models corresponents als telers anglesos. Contràriament, les màquines de filar foren construïdes a Anglaterra. [262]

Malgrat tot, Raimon Soler ha identificat en els darrers anys diverses inexactituds en relació a les versions presentades per Ferrer Vidal i l'estudi de Jordi Nadal i Enric Ribas. Soler publicava el 1999 els detalls de l'adquisició de la maquinària de la fàbrica de la Rambla. [263]

La maquinària fou adquirida pels socis Gregori Ferrer i Ramon Milà de la Roca en viatges a Anglaterra i França. Com anotava Soler, a l'entrada de Ferrer Vidal una part de les filadores havien sortit de contraban cap a Hamburg i Bremen. Una altra part de les màquines continuaven comissades al port de Londres. [264] La mateixa font indicava que el 1846 foren adquirides més màquines a Alsàcia per part de Ferrer Vidal quan aquest ja era director de la fàbrica de la Rambla.

En relació a les màquines preparatòries com les cardes, metxeres o batans, s'indica que una part d'elles fou comprada al fabricant barceloní Valentí Esparó. Una altra part fou importada de Bèlgica pel mateix Esparó i una quantitat menor fou

---

[261] Ferrer Vidal (1866)

[262] Ferrer Vidal, Josep; "Información sobre el derecho diferencial de bandera y sobre los de aduanas", 1867.

[263] Un dels estudis més aprofundits de Soler és el que titulava "Dios quiera que salgamos de una vez de tan desgraciado negocio. L'adquisició de maquinària de la Fàbrica de la Rambla: un episodi de la difusió tecnològica tèxtil (1833-1840)" publicat en un volum miscel·lània en homenatge a Jordi Nadal per la Universitat de Barcelona el 1999. (Soler 1999, p.1105)

[264] Soler (2006a), p.103

construïda per Joan Baptista Sala a Barcelona i per Henri de Bergue, Spréafico et Cie a París.

Les màquines de filar –contínues i mules-jennies–, eren majoritàriament de procedència anglesa, importades de Manchester i rodalies, de cases com Walker, Smith & Co, Sharp, Roberts & Co i altres. Les filadores contínues adquirides a Sharp van quedar retingudes a la duana londinenca. El centenar de telers mecànics es compraren a la mateixa Henri de Bergue, Spréafico et Cie de París, que foren construïts a partir dels models dels telers anglesos.

Raimon Soler va aprofundir en una de les qüestions més enigmàtiques d'aquesta història: com treure les màquines d'Anglaterra on era prohibida l'exportació de maquinària? Foren els socis de la fàbrica de la Rambla Ramon Milà de la Roca i Gregori Ferrer els que viatjaren a París el maig de 1834 per fer les gestions de compra. Per poder treure les màquines de contraban d'Anglaterra comptaren amb el suport d'un banquer amb contactes a Liverpool. En paral·lel, tingueren contactes amb constructors alsacians.

Tot plegat, fa dir a Raimon Soler: "París era un centre neuràlgic on conflueixen les tecnologies i els tècnics anglesos i els empresaris de l'Europa continental que hi van buscant maquinària, ja sigui anglesa, belga o francesa". [265] Poc a poc anaren dipositant la maquinaria anglesa en un magatzem de Le Havre. Alhora, les filadores que anaven cap el port de Calais foren descobertes i decomissades.

Intentaren extreure la maquinària anglesa de contraban a través de cases de comerç alemanyes i holandeses. Aquesta via fou més exitosa i permeté l'arribada de les màquines a Bremen. D'altra banda, les màquines descarregades a Marsella foren traslladades en dos vaixells de cabotatge fins a Barcelona i després en llaguts fins a Vilanova i la Geltrú on arribaren l'octubre de 1835.

Els socis de la fàbrica de la Rambla temien pels desperfectes, brutícia, rovell o falta de components que podien tenir les màquines després de tantes vicissituds. Les màquines retingudes a Anglaterra eren quatre filadores contínues que es tornaren a comprar en subhasta a la mateixa duana de Londres i que foren enviades il·legalment a Le Havre.

El 17 de maig de 1837 la maquinària s'embarcava al port francès en un vaixell americà en direcció a Barcelona on arribà el 7 de juny de 1837. Després fou traslladada amb llaguts fins a Vilanova. Malgrat disposar de la maquinària a Vilanova i la Geltrú els directius de la fàbrica de la Rambla optaren per no muntar-la fins el final de la Primera Guerra Carlina o Guerra dels Set Anys (1833-1840). Els

[265] Raimon Soler aportava informació addicional assegurant que la casa extractora d'Anglaterra va fer fallida i, alhora, les cases alemanya i holandesa demanaven garanties pel valor de les màquines. Finalment, van perdre les màquines que hi havia a Hamburg i recuperaren les de Bremen.
En aquell embolic, els socis de la Companyia s'acolliren a una acció d'arbitratge, desistint de la via judicial, i que esdevingué desfavorable pels interessos de la fàbrica de la Rambla (Soler 1999, p.1109)

equips foren dipositats en magatzems de Francesc Roquer i Cristòfol Raventós.
Raimon Soler anotava que a finals de 1838 es prenia la decisió de muntar les màquines. En desembalar-les trobaren algunes peces trencades i avariades. Una part de les màquines es pagaren amb remeses de lletres sobre París o Londres. També s'estengueren lletres de l'Havana i de la casa de banca parisenca Mitjans,Villalaz y Cía. [266] Recordem que aquesta casa de banca havia estat impulsada pel vilanoví Baltasar Mitjans després d'haver fet fortuna a Cuba.
La fàbrica de la Rambla va apostar per la diversificació de la producció, fet que li permetia situar-se en mercats diversos. Simultaniejava els filats de cotó –destinats al consum propi– amb teixits en cru i teixits estampats, especialment guinees, molt semblants a les indianes.
La seva era una estratègia a llarg termini on, en paraules del professor Jordi Nadal: "La fàbrica de la rambla es il·lustrativa de l'actitud que es més important durar llarg que guanyar diners". Per aquesta raó els seus dirigents apostaren pel creixement i continuïtat de la companyia tot sacrificant la rendibilitat financera a curt termini. Aquest i altres aspectes foren analitzats per Nadal i Ribas. [267]
Un altre factor determinant, ja exposat en el seu moment per Ferrer Vidal, era l'excés de competència i un escenari difícil en que l´oferta creixia molt més ràpidament que no pas la demanda. L'estudi publicat a *Recerques* el 1974, limitat al període 1841-1861, evidenciava que l'empresa s'havia finançat amb recursos propis únicament entre 1856 i 1859 i que els capitals aliens no superaven en cap cas el 15% del capital propi. La rendibilitat mitjana del 6,37% era representativa de la mitjana de la indústria cotonera catalana. Com deien Nadal i Ribas: "Aunque por el tipo de sociedad, por el equipo técnico, por la dimensión …, la fábrica de la Rambla acabó siendo una fábrica corriente, es innegable que la gestión de los responsables de la misma pudo depender, en parte al menos, de factores peculiares o de capacidades estrictamente personales". [268]
El seu estudi també posa de manifest que les inversions foren irregulars, destacant en determinats exercicis: una màquina de vapor de 50 CV i una filadora continua Throstle el 1849, cinc filadores selfactines i 40 telers el 1853 o una selfactina i 68 telers el 1861. Al balanç de 1860 una nota indica: "tiene aún la fábrica 70 telares que veinte

[266] A l'apèndix del seu treball Raimon Soler incorporava una valoració en duros de la maquinària de la fàbrica de la Rambla a 18 de maig de 1839. 10 filadores contínues per 7.000 duros, 4 filadores mule-jennies per 4.000 duros, 4 mule-jennies velles de 336 pues per 3.500 duros, 101 telers desmuntats per 110.110 duros, 5 cardes comprades a Barcelona per 1.980 duros, 1 metxera en gruix i una altra en fi per 2.000 duros. També es valoraven les màquines perdudes a Hamburg i a Anglaterra, el cost dels viatges dels socis Milà de la Roca, Ferrer i Puig i el cost de les reclamacions (Soler 1999, p.1119)
[267] Jordi Nadal ressalta que els resultats avaluats a la fàbrica de la rambla eren similars, en el mateix període, als observats a La España Industrial. La gran diferència estava en que aquesta darrera , constituïda en forma de societat anònima, no podia evitar el repartiment regular de dividends. Aquest fet alhora que contribuïa a mantenir la cotització d´accions al mercat de valors també els abocava a un procés de descapitalització.
[268] Nadal-Ribas (1974), pp.88, 100

años hace que funcionan y que dan un 25 % menos de producción, parte de la preparación de igual época y todos los árboles de transmisión".

De tot plegat en destaquen les conclusions següents: "la activitat productiva de la fábrica de la Rambla se desenvolvió sin cambios sustanciales en el tamaño o dimensión de la empresa" i "la competitividad de ésta tampoco progresó". [269]

En relació a la mà d'obra, la fàbrica de la Rambla va comportar importants fluxos de mà d'obra forana especialitzada. La manca de tradició cotonera i tèxtil de Vilanova i la Geltrú fou compensada amb l'arribada de treballadors provinents de les conques altes del Ter i del Llobregat on hi havia una important tradició de filadors i teixidors manuals.

Josep Carbonell destacava que en diferents moments del segle XIX la fàbrica de la Rambla tingué dificultats per trobar mà d´obra especialitzada. [270] El mateix autor anotava que en els primers anys de funcionament la jornada s'allargava de les cinc del matí a les vuit del vespre. Era costum abans d´entrar a treballar anar a fer "la manyana", un entreteniment que constava d´un parell de carquinyolis o rosquilles i un gotet de barreja o rosolis, una mena d'aiguardent dolç i aromàtic.

Carles Enrech va elaborar un acurat anàlisi de l'estructura laboral –de gènere i jerarquies–, de la fàbrica de la Rambla. L'any 1891 comptabilitzava 419 treballadors (112 filadores i 291 teixidors), el 1902 eren 431 treballadors (125 filadores i 286 teixidores), el 1913 amb 356 treballadors (105 filadores i 234 teixidores) i el 1923 eren 432 (111 filadores i 301 teixidores). En el total calia comptar diversos treballadors adscrits a feines de manteniment. En termes generals la relació habitual entre dones i homes era sempre al voltant de 80-20% a favor de les primeres.

El mateix autor presentava la relació de jerarquies salarials encapçalada pels majordoms, maquinistes, encarregats de paradors i filadors de selfactina. [271]

Gumà, Ferrer y Cía (1839-1843)

Finalment, a punt d'acabar la Primera Guerra Carlina i superats els problemes d'adquisició de maquinària la fàbrica de la Rambla podia començar a funcionar.

---

[269] Ib., p.83

[270] Carbonell esmentava alguns treballadors que es desplaçaren a la fàbrica vilanovina, com Ventura Orriols de Sallent, que fou un dels primers majordoms de l´empresa; l´avi del músic i compositor Eduard Toldrà, fuster de Manresa especialista en llançadores, o Remigi Rosés, avi del pintor i escriptor local Manuel Amat. (Carbonell 1951, p.155)

[271] Aquesta era la relació detallada corresponent a 1891. Entre parèntesi s'apunta la remuneració en pessetes setmanals: majordom (45), maquinista (45), encarregats paradors (40), filador selfactina (40), encarregat serralleria (32,5), encarregat fusteria (32,5), encarregat cana (30), contramestres telers (27,5), parador (25), contramestre preparació tissatge (25), fogainer (25), serraller (24), fuster (22,5), teixidor dos telers (20,2), ordidores (19,7), untador (17), op. blanqueig (16,5), porter (16,5), ajudant de parador (16), nuadores (15), sereno (15), bataner (15), peó cardes (15), metxeres (15), filadores contínues (15), peó cana (15), aspis (13,7), metxeres (13), rodeteres-bitlleres (11,3), filadores contínues? (11), manuars (9), ajudanta metxera (9), ajudanta contínua (7,5). (Enrech 2005, p.372)

Però amb la mort de Francesc Roquer i el posicionament d'un jove Josep Ferrer i Vidal, el maig de 1839 la Companyia adoptava la raó social de Gumà, Ferrer y Cía, que agafava el relleu de Roquer, Gumà y Cía.

El canvi s'oficialitzava en la data esmentada davant del notari vilanoví Josep Marrugat. El comerciant *americano* Sebastià Gumà era nomenat primer director i Ferrer Vidal assumia el paper de segon director. La junta consultiva era constituïda per Bartolomé Güell, Josep Ferrer i Pere Triola; i com a suplents constaven Miquel Esquirol, Gregori Ferrer i Cristòfol Raventós.

Segons escriptura, el capital social s'establia en 144.000 duros. Constaven 125.020 duros invertits en terrenys, edifici i màquines i 18.980 duros per crèdits dels socis.

Els terrenys eren de Pere Garriga, ja traspassat, aleshores representat per la seva vídua Petronila. El global del capital social era repartit de la següent manera: Vídua Garriga (11.000 duros), Pelegrí Marquès (11.000 duros), Gregori Ferrer (11.000), Bartomeu Güell Casas (11.000), Miquel Esquirol (10.050), Pere Triola (10.050), Sebastià Gumà (10.050), Ramon Milà de la Roca (9.750), Francesc Roquer (9.050), Josep Puig i Ballester (9.050), Pau Batlle (9.050), Cristòfol Raventós (7.350), Josep Ferrer (7.300), Joan Esquirol (7.300), Francesc Font (5.500) i Sebastià Soler (5.500): 144.000 duros. [272]

En la mateixa data de constitució Josep Ferrer i Roig, pare de Ferrer Vidal, donava el consentiment perquè el seu fill s'incorporés a la nova societat, atès que es trobava sota la "potestad patria".

La fàbrica de la Rambla iniciava la seva activitat el 28 de maig de 1839 com Gumà, Ferrer y Cía. El balanç del primer exercici datat a 31 de desembre de 1840 recollia una facturació del negoci de 332.400 ptes, amb un consum de 6.800 kg de carbó i 180.000 lliures de cotó.

El procés, com hem dit, era complet: filatura, teixit cru i teixit estampat. Majoritàriament es teixien empeses, teixit de cotó cru abans de blanquejar i estampar. Després, les empeses eren blanquejades, emmidonades i cilindrades per vendre's com a guinees. Les guinees –una mena de teixits de indianes– eren utilitzades per la confecció de roba blanca ordinària.

José Ferrer y Cía (1844-1847)

A partir del 1 de gener de 1844 l'empresa adoptava la raó social de José Ferrer y Cía, segons escriptura davant el notari Ramon Mayner, fet que exemplificava el protagonisme definitiu de Josep Ferrer i Vidal.

Una situació que únicament duraria uns pocs anys, quan Ferrer impulsaria el seu propi projecte empresarial, la coneguda fàbrica de Mar, curiosament amb la mateixa raó de José Ferrer y Cía. Ferrer Vidal començava a convertir-se en una de les

[272] ACG, Arxiu Notarial Josep Marrugat. Protocols 1838-1843

personalitats més notables de la història industrial vilanovina. De fet, Nadal y Ribas anotaven que ja el 1844 Ferrer Vidal transferia les seves accions de la fàbrica de la Rambla per centrar-se en aixecar la fàbrica de Mar. [273]

El 1845 l'empresa participava a Madrid a la *Exposición Pública de la Industria Española*. Fou una de les primeres del seu sector en participar en un esdeveniment d'aquella mena.

Una comunicació no datada –corresponent al període entre 1845 i 1850– localitzada a l'Arxiu Comarcal del Garraf, indicava que a la fàbrica de la Rambla s'hi filaven 250.000 q.l. de cotó i es teixien 380.000 canes d'empeses. El valor anual de la fabricació era de 1.740.000 rals de billó.

A l'inici ocupava 270 operaris amb un cost de 542.000 rals de billó i disposava de 6.000 fusos de filar i 101 telers, a més de "dos calderas y cuatro pujos para su blanqueo, maquina de almidonar, prensas, màquina de enfardar".

La fàbrica de la Rambla fou la primera instal·lació de la vila en tenir una bomba contra incendis, abans que el 1847 el municipi adquirís per subscripció pública la primera bomba municipal.

Amb data 31 de desembre de 1847 l'empresa notificava a l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú l'imminent canvi de raó social: "llegado el tiempo de renovar nuestra contrata de sociedad y no sièndole posible a nuestro consocio D. José Ferrer y Vidal continuar en la administración de la misma, seguirá ésta, desdes el primero de enero próximo, al cargo de D.Pablo Ribó y D.José Mª Rafols, bajo la razón social Ribó, Ráfols y Comp.".

Ribó, Ráfols y Cía (1848-1856)

Així, doncs, Ferrer Vidal posava en funcionament el seu propi projecte empresarial i la fàbrica de la Rambla era venuda a la societat Ribó, Rafols y Cía.

Altre cop, el canvi era comunicat a l'Ajuntament. S'informava que a partir del 1 de gener de 1848 la societat quedava a càrrec de Pau Ribó i de Josep M. Ràfols sota la raó esmentada, aclarint que "siendo la misma sociedad, los demás socios seguiran sin la menor alteración su régimen y relaciones, no perdonando medio para ofrecer en sus productos todas las mejoras y ventajas posibles". [274]

Benet Oliva precisava que aquell procés suposava únicament un canvi d'administradors. Els socis capitalistes continuarien essent els mateixos. En paral·lel a la compra de la fàbrica de la Rambla, també compraven al vilanoví Josep Puig i Ballester –soci de la mateixa– les seves dues sisenes parts de la societat Buenaventura Alsina y Comp. de Vilassar de Mar. [275]

---

[273] Nadal-Ribas (1974), p.80

[274] ACG, Doc 2878, Any 1847

[275] "L'octubre de 1855, Pau Ribó havia llogat una casa-prat amb sis mujades de terra a Sant Martí de Provençals, a tocar d ela carretera de Mataró, per 600 ll. anuals".

La mateixa font indica que com a nous administradors Pau Ribó cobrava 360 duros anuals i el 2,5% dels beneficis, mentre que Ràfols cobrava 300 duros i el 1,5% dels guanys. El 1849 adquirien una màquina de vapor de 50 CV i una filadora continua *throstle*.

Al voltant de l'equador de segle habilitaven una part de la fàbrica per establir la secció de blanqueig. Aquesta zona coincidia amb l'espai que actualment ocupa el Mercat Municipal.

El 1850 la fàbrica comptabilitzava 4.480 fusos en filadores mule-jennies, 732 fusos en filadores continues i 108 telers mecànics.

Entre 1853 i 1861 es compraren 130 telers. Com apuntava Nadal, entre 1850 i 1861 es passava de 108 a 142 telers. Tenint en compte l'adquisició esmentada, volia dir que s'havia afrontat un nivell de renovació del 90%. [276]

L'aposta per les polítiques d'inversió en recursos productius contribuí a l'increment de la productivitat respecte anys precedents. En relació a l'estratègia empresarial, Nadal i Ribas eren contundents: "Tras la retirada de José Ferrer, el que había sido primer establecimiento fabril de Vilanova siguió una trayectoria discreta, sin grandes innovaciones. Los responsables sucesivos dan la impresión de actuar con miras modestas, aunque no estáticas. Parecen tener mayor interés en la consolidación , que no en la expansión del negocio". [277]

El 1851 els obrers de la fàbrica constituïen la *Hermandad del Nazareno*.

Dos anys després s'adquirien 5 filadores selfactines, 3 filadores contínues i 22 telers mecànics. Així, doncs, la fàbrica de la Rambla comptà amb les modernes selfactines en una època molt primerenca.

El *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 14 de gener de 1854 informava que: "Ayer en la fábrica de la Rambla se distribuyeron 6 canas de género de algodón a cada uno de los trabajadores, aún a los más niños". El mateix mitjà informava el 8 de juliol d'aquell any que l'empresa ampliava l'establiment per l'assecament de peces. Per aquella època els principals socis de la fàbrica de la Rambla s'interessaren per una altra fàbrica vilanovina, la fàbrica del carrer de l'Aigua, que aleshores estava sota la raó de Llimós, Puig y Cía.

Els detalls formen part de l'estudi de Roser Galí. El 15 de març de 1856 els socis de la fàbrica de la Rambla Pau Ribó i Josep Mª. Ràfols constituïren una societat sota la mateixa raó social per "blanqueig amb planxa de pedra" en un local de lloguer a la població de Sant Martí de Provençals. El 10 de febrer de 1857 estabiren un contracte de fusió amb la també vilanovina Llimós, Puig y Cía (la fàbrica del carrer de l'Aigua) per muntar un establiment de fabricació i blanqueig de teixits de cotó

Un mujada era una mesura superficial agrària pròpia de la zona de Barcelona equivalent a 4.896,5 m^2, o bé l'extensió que podien llaurar un parell de bous en una dia (Oliva 1999, p.441)

[276] Nadal (1991), p.45

[277] Nadal-Ribas (1974), p.82

a Vilanova i la Geltrú. La col·laboració durà uns pocs mesos perquè Llimós arrossegava deutes importants –alguns amb la pròpia empresa associada– i aviat faria fallida. Els socis d'ambdues empreses foren: Joan Asbert, Mariano Casi López, Josep M. Ráfols, Pau Ribó, Francisco Tous, Nadal i Ribó, Ribó Ràfols i Llimós i Puig. Un any després la societat Nadal y Ribó compraven en subhasta pública l'edifici i la maquinària de la fàbrica del carrer de l'Aigua. [278]

En aquells anys, de 1849 a 1856, Ribó, Ráfols y Cía aparegueren a la matrícula industrial domiciliats a la rambla vilanovina. En quan a la declaració de recursos productius utilitzats la forquilla era ampla: entre 18 i 27 cardes, entre 4.500 i 6.946 fusos de filar i entre 60 i 130 telers. El 1850 es registraven 4.500 fusos, el 1852 ja eren 5.500 i el 1854 s'arriba a un màxim de 6.946. En relació als telers, el 1850 se'n registraven 60, 80 telers el 1851, 100 el 1852 i 130 el 1856, tot i en aquest any l'empresa ja sortia domiciliada al carrer Sant Gregori, alineat amb l'actual carrer de l'Aigua.

Gispert, Soucheiron y Cía (1856-1864)

Desplaçats els Ribó i Ràfols de la fàbrica de la Rambla, a partir d'aquell moment seria la família Soucheiron la que regiria els destins d'aquell establiment durant prop de vint-i-cinc anys. La gerència recauria en Lorenzo Gispert i Luis Soucheiron, aquest darrer seria regidor de la ciutat..

Però les coses es complicarien ben aviat. La falta de comandes va forçar el tancament de la fàbrica el 1857 per un període de quatre mesos. La posterior Guerra de Secessió americana i la "fam de cotó" complicaria els proveïments i el bon funcionament de la fàbrica.

Constatava que l'increment de productivitat va ser el recurs triat per neutralitzar l'empitjorament de les condicions del mercat. Alhora, la fàbrica de la Rambla –igual que altres empreses semblants– apostaren per diversificar la producció, com ho farien amb la incorporació de les *chaconadas*.

A finals de la dècada dels cinquanta hi havia un excés de producció on l'oferta superava la demanda. El fenomen s'agreujava pel baix preu de l'empesa, el producte més tradicional. Després d'una gira per Anglaterra es decidí de reorientar la fabricació amb articles de menys competència. A partir de la memòria del balanç de 1862 de l'arxiu A. Ferret Baró, Nadal i Ribas anotaven: "en 1861-1862, las chaconadas, tipo de telas muy finas, ya se hallan convertidas en una especialidad de la casa". [279]

El 1862 l'empresa declarava disposar d'una caldera locomotora amb condensació sense expansió de 4 cilindres i 4 tubs bullidors que produïa una pressió de 4

[278] Galí (2002), p.70
[279] Nadal-Ribas (1974), p.95

atmosferes i mitja i representava una força de 50 cavalls. S'alimentava amb carbó mineral d'Anglaterra i en consumia uns 3 kg per hora i cavall". [280]

El 1857 Gispert, Soucheiron y Cía declarava a la contribució industrial de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú els següents recursos productius: 27 cardes, 6.880 fusos de filar i 130 telers. Al marge s'esmentava maquinària per premsar i blanquejar. Fins el 1860 es comptabilitzaren 33 cardes, 6.896 fussos i 130 telers. Posteriorment, entre 1861 i 1864 l'empresa registrava 33 cardes, 6.336 fusos i 142 telers.

Asbert, Soucheiron y Cía (1865-1879)

Actuaren com a gerents de la societat Joan Asbert Minguell i Lluís Soucheiron i Costa. El 1865 s'havien inventariat: una màquina de vapor de 50 CV, 4 calderes, 11 selfactines (4.772 fusos), 8 contínues de 1849 i 142 telers. [281]

Asbert, Soucheiron y Cía disposaria d'un capital social de 1.050.000 pessetes. Actuaven de socis: Lluís Soucheiron i Costa, Frederic Murat i Vidal, Gabriel Almirall i Mir, Leonor Dolores Buxens, Vda. de Joan Asbert, Francesc Ferrer i Ferret, Angela Ferret de Ferrer, Miquel Esquirol i Soler, Joan i Josep Esquirol i Cots, Antonia Gumà i Ferran i el seu fill Francesc Font i Gumà, Josep Baró i Gibert, Josep Sans i Dalmau, Joan Raventós i Roig, Elvira Pers i Ros, vídua i usufructuaria dels bens del seu marit Joaquim Soler i Serra, Josep Pericas Pujol, Salvador Alemany i Higinia Gener i Ferrer.[282]

El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 22 de març de 1875 comunicava que a la fàbrica d'Asbert, Soucheiron y Cía s'havia suspés el treball per canviar la caldera de vapor per una altra de més moderna i gran de 9 tones.

Raimon Soler registrava les inversions empreses per la fàbrica de la Rambla el darrer quart de segle XIX per guanyar competitivitat. La majoria de les inversions anaven orientades a ampliar les instal·lacions i modernitzar la maquinària. Així, el 1875 es construí una nova zona de blanqueig de teixits, atès que en dies de pluja la xemeneia embrutava les peces blanquejades esteses.

La junta general d'accionistes de 19 d'abril de 1876 aprovava la construcció "de un edificio de 39 columnas con jácenas de hierro y techo de bóveda. Serviria para contener 208 telares, de los cuales 66 tenían que ser nuevos". [283]

D'acord a la mateixa font, l'edifici s'acabà el 1878 i el parc de màquines no es completà fins el 1881. El 30 d´octubre de 1879 es prenia la decisió de liquidar la societat. L'*americano* Pau Soler i Morell adquirí les accions dels socis que estaven decidits a liquidar.

---

[280] Martí (1997), p.96
[281] Soler (1997), p.211
[282] Freixa (1959), p.143
[283] Soler (1997), p.208

Un dels accionistes era Joan Raventós i Roig (Vilanova i la Geltrú, 1816-1896) que havia fet fortuna en diferents activitats comercials a l'Havana.
El 1866 Asbert, Soucheiron y Cía declarava a la matrícula industrial municipal 12 cardes, 2.000 fusos i 40 telers. Aquests registres es mantindrien fins el 1869. A partir d'aquell any i fins el 1878 les cardes variarien entre 20 i 30, els fusos entre 6.250 i 6.272 i un total de 142 telers. Finalment, el 1879 es comptabilitzaren 30 cardes, 8.372 fusos i 208 telers.

Soucheiron y Cía (1879-1881)

El 1880 Soucheiron y Cía registrava dues màquines de vapor de 125 CV cada una, quatre calderes, catorze filadores selfactines amb un total de 5.272 fusos, dues filadores contínues senzilles de 300 fusos cada una, cinc de sistema automàtic i 206 telers. [284]
El 1881 la firma de Lluís Soucheiron instal·lava una nova màquina de vapor Corliss horitzontal bessona de 400 CV amb un volant de 6 metres que havia arribat en vaixell a la platja de Vilanova i la Geltrú, segons anotava Josep Carbonell al setmanari *Villanueva y Geltrú* de 14 de novembre de 1953.
Lluís Soucheiron Costa, fill de Tarragona, fou regidor de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú. El seu fill Manuel Soucheiron Millé (Vilanova, 1860 – Barcelona, 1915) fou enginyer industrial i pioner de l'aplicació de l'electricitat a l'enllumenat públic de Barcelona. Fou catedràtic de l'Escola d'Enginyers Industrials de Bilbao. [285] Mercè Soucheiron Millé, filla de l'industrial Lluís Soucheiron, casà amb l'enginyer vilanoví Francesc Lluch i Rafecas. Un oncle d'aquest darrer era el soci principal de la fàbrica de cal Xoriguer.

Soler, Ferrer y Cía (1882-1889)

En aquella nova etapa i raó social la gerència de la fàbrica de la Rambla va recaure en Pau Soler i Morell, Francesc Ferrer i Ferret, Josep Baró i Gibert i Miquel Esquirol i Soler, que n'era el representant a Barcelona.
Pau Soler i Morell (1823-1900), conegut popularment com *el Girabals*, s'havia enriquit amb diferents negocis a l'illa de Cuba, com el sucre o els cavalls. Al marge de la fàbrica de la Rambla impulsà i participà en diferents negocis i iniciatives locals, des de l'abastament d'aigua potable al ferrocarril o el Banc de Vilanova. Per la seva part, Francesc Ferrer i Ferret també havia residit a l´Havana dedicat a diversos negocis comercials.
Al voltant de 1882, i per primer cop, la fàbrica de la Rambla adoptava el símbol de

[284] Ib., p.211
[285] Puig Rovira (2003), p.324

l´Au Fènix com emblema de la nova companyia. [286]

El *Eco de la Exposición Regional* de 9 de juliol de 1882 editat a Vilanova i la Geltrú amb motiu d'aquell certamen, es referia a Soler, Ferrer y Cía com "importante establecimiento fabril , que es hoy el más antiguo de Cataluña [...]". La mateixa font precisava que l'establiment disposava d'una màquina de vapor bessona sistema Corliss de 300 CV. Informava que l'empresa s'havia especialitat en *curados* i la fabricació de *malagueñas*, *retores* i altres productes, amb un establiment de blanqueig propi davant la fàbrica. També detallava que els seus productes anaven marcats amb l'au El Fènix.

D'acord a les dades de la matrícula industrial, el 1883 Soler, Ferrer y Cía registrava 5.742 fusos de filar i 206 telers. El 1885 i 1886 el nombre de fusos arribava a 8.372, mantenint-se inalterable el de telers. En anys posteriors –exercici 1887, 1888 i 1889– el fusos anirien a la baixa, comptabilitzant 6.450, 6.200 i 3.388, respectivament; mentre que els telers passarien de 206 a 200 i 102. De manera regular s'anotava que l'empresa de filats i teixits disposava també d'una secció de blanqueig.

Santacana y Cía (1889-1902)

La fàbrica de la Rambla iniciava una nova etapa sota la gerència de Enric Santacana Pérez (L'Havana, 1850 – Vilanova i la Geltrú, 1917). Santacana era fill de Joan Santacana Castany, comerciant vilanoví establert a Cuba. De retorn, el seu pare invertiria a la indústria cotonera. Enric Santacana fou regidor de l'Ajuntament, vocal de la primera junta de l'Ateneu de Vilanova i membre de la junta de l'Exposició Regional. [287]

Una part important d'aquest període de la fàbrica de la Rambla, en que l'empresa treballà sota la raó social de Santacana y Cía, va ser estudiat per Carles Enrech. En un capítol dedicat a les fàbriques de filats i teixits l'exemple exposat és el de l'empresa vilanovina. [288]

Focalitzant-se en les reformes laborals a la secció de filatura, Enrech precisava: "El 1892 les ultimes selfactines foren substituïdes per contínues de filar, encara que opcionalment fins al 1894 continuaven funcionant algunes selfactines [...] La Rambla havia estat una de les primeres fàbriques a introduir la contínua d'anella, ja que el 1878 havia instal·lat 2100 fusos de contínua". L'autor va concloure, doncs, que aquelles reformes es van centrar en la substitució de les selfactines per contínues, i dels filadors per filadores.

---

[286] El simbolisme de "El Fènix" també fou utilitzat per Valentí Esparó, gendre de Salvador Bonaplata, que sota el seu nom aixecà els tallers de construcció de maquinària que substituïren el Vapor Bonaplata després de la seva destrucció el 1835. Aquella nova empresa fou l´embrió de la futura Maquinista Terrestre y Marítima.

[287] Puig Rovira (2003), p.304

[288] Enrech (2005), p.129

De la firma Santacana y Cía, els registres de la contribució industrial aboquen la següent informació en relació als recursos productius utilitzats.
Els anys 1890 i 1891 es comptabilitzaven 5.388 fusos de filar i 202 telers, xifres que s'incrementarien en els anys successius i es mantindrien amb poques variacions i fins el 1899 amb 6.764 fusos i 278 telers, al marge de la reiterada secció de blanqueig.

Sadurní y Cía (1902-1904)

El 1902 la fàbrica de la Rambla repetia un nou canvi de raó social, aquest a favor de Sadurní y Cía de la mà de Joaquim Sadurní Brianzó. Una situació que no s'allargaria més de tres anys.
La matrícula industrial no permet consolidar xifres massa fiables de la seva capacitat productiva real. El 1903 es declaraven 4.856 fusos i 152 telers plans, quantitats que un any després arribaven a 7.656 fusos de filar i 277 telers. El 1915 únicament es registraven 15 telers senzills.

Alegre, Ferrer y Cía (1904-1923)
Alegre y Ferrer S. en C. (1924-1926)

L'any 1900 la matrícula industrial municipal registrava per la raó Alegre, Ferrer y Cía 2.000 fusos de filar i 40 telers. Dades que es modificaven força tres anys després quan el 1909 es comptabilitzaven 9.000 fusos en filadores contínues, 202 telers i 40 telers per a panes. També calia considerar l'establiment de blanqueig.
El 1912 l'establiment de Pau Alegre Batet i Joan Ferrer Nin incorporava un teler Jacquard. Aquells anys s'anotaven 210 telers i 60 telers de pana.
Entre 1917 i 1924 es comptabilitzaren 9.000 fusos de filar, tot i que els telers anirien variant. De 150 telers i 3 telers Jacquard es passaria a 190 i 215 telers i de 6 a 14 telers Jacquard.
El 1924 la firma es convertia el Alegre i Ferrer Societat en Comandita.
En els dos següents exercicis la fàbrica de la Rambla presentava 4.000 fusos, 14 telers Jacquard i 115 i 80 telers mecànics a vapor, respectivament.

Alegre, Ferrer y Pi, S. en C. (1927-1939)

A finals dels anys vint l'empresa cotonera vilanovina treballava sota la gerència de Josep Maria Ferrer Pi i Pau Alegre Batet.
A finals de 1928 la fàbrica de la Rambla, sota la raó social d' Alegre, Ferrer y Pi, S. en C., entrava una instància a l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú acompanyada dels plànols dels terrenys que l'empresa cedia per a la construcció de la plaça on s'aixecaria el Mercat Municipal. Part del nou mercat es situaria a l'antiga zona de blanqueig de la fàbrica. El 1 de febrer de 1929 es confirmaria l'acceptació dels terrenys per part del Consistori local.

De l'actualitat de la fàbrica de la Rambla en donava notícia el *Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers* en el seu número de març de 1929 arrel de la visita instructiva a l'empresa que els associats de l'entitat havien fet el 27 de maig de l'any anterior. La crònica insistia en les dificultats pretèrites per adquirir les màquines i posar la fàbrica en funcionament. En aquella jornada els *Alumnos* de l'Escola Industrial visitaren la secció de batans sistema "Saco Lowell" amb carregadora automàtica i tren regulador. Igualment, veieren les seccions de cardes, manuars i metxeres, en aquest darrer cas les de tipus engròs, intermèdia i entrefina. La majoria dels 10.000 fusos de filatura eren per retorts en número 28 per fer estovalles i tovalloles. Alhora, es feia esment de la zona de debanat i doblat i dels ordidors. De l'àrea de tissatge destacaven un total de 320 telers, entre els de plana, Jacquard i altres. Finalment, esmentar lez zones de blanqueig i colorants.

Els principals manufacturats eren gèneres de rus i jocs de taula, destacant la fabricació de fins a vuitanta productes: estores, gèneres blancs (*curats*), "parides", crepé, draps de cuina, granit, adomassats, estovalles, tovallons, tovalloles, vànoves, barnussos, tapetes o llençols. Es comptabilitzaven fins a vuitanta gèneres diferents. La perfecció dels seus productes li havien suposat el 1927 el Diploma d'honor i Medalla d'or a la Primera Exposició Hotelera de Barcelona

El 1936 i al llarg de la Guerra d'Espanya la fàbrica de la Rambla adoptà la raó social de Alegre, Ferrer i Pi, socialitzada.

El 1930 el registre de contribució industrial de l'Ajuntament comptabilitzava 5.200 fusos, 1.300 fusos de retòrcer, 105 telers i 14 telers Jacquard.

Els següents anys les declaracions a la matrícula industrial presentaven una singular anomalia. El 1931 la fàbrica de la Rambla disposava de dues entrades, una com a Alegre i Ferrer, Societat en Comandita amb 2.400 fusos, 400 fusos de tòrcer, 45 telers i 14 telers Jacquard, amb una potència elèctrica de 16 kW/h; i, per altra banda, el registre sota el nom de Alegre, Ferrer i Pi, S. en C. amb 1.200 fusos i 300 fusos de tòrcer, amb una potència de 4 kW/h.

Aquesta duplicitat es repetiria el 1933 amb Alegre, Ferrer S. en C. amb 1.600 fusos, 400 fusos de tòrcer i 12 telers Jacquard; i Alegre, Ferrer i Pi, S. en C. amb 3.400 fusos, 850 fusos de tòrcer, 20 telers a vapor i secció de tint.

El 1934 i 1936 únicament s'anotava el registre de Alegre, Ferrer i Pi, S. en C. amb 6 telers Jacquard.

Manufacturas El Fénix (1940-1964)

En acabar la Guerra d'Espanya la fàbrica de la Rambla, ara sota la denominació de Manufacturas El Fénix, continuaria la seva activitat dirigida per algunes de les famílies més influents del nou ordre franquista a nivell local.

El 13 de novembre de 1939 i amb un capital de 2.500.000 pessetes es constituïa

Manufacturas El Fénix, S.A. sota el comandament de Josep Maria Ferrer Pi com a conseller gerent. Aleshores, la fàbrica ocupava 200 treballadors. Josep Mª Ferrer Pi (1902-1975) cursà estudis a l'Escola Industrial de Vilanova i a l'Institut Químic de Sarrià. Fou regidor de l'Ajuntament i formaria part de l'organització dels Cursos Politècnics que organitzava l'Escola Industrial. Ell seria el gerent de l'empresa familiar fins el moment del tancament definitiu. [289]

Els registres de la matrícula industrial de 1938 i 1939 ja recollien les dades de l'empresa sota la raó de El Fénix, S.L. amb 40 telers –un d'ells Jacquard– i una sala de blanqueig. El 1940 la societat declarava com a Alegre, Ferrer y Pi, Sociedad en Comandita, 20 telers manuals i secció de blanqueig, mentre que el 1941 ho faria com a Manufacturas El Fénix S. en C. amb 6.840 fusos de filar, 696 fusos de retòrcer, 180 telers, 20 telers manuals i seccions de tint i blanqueig.

El 13 de març de 1940 l'empresa Alegre, Ferrer y Pi, S. en C. comunicava a l´alcaldia el previst canvi de raó social pel de Manufacturas El Fénix, S.A. La notificació no perdia l'oportunitat de recordar que era la: "Fábrica primera en España. Fundada en 1832". [290]

A la segona meitat de la dècada dels quaranta la fàbrica de la Rambla promocionava, textualment: "articulos de rizo, curados, driles, toallas, patenas y mantelerias".

Aleshores la fàbrica cotonera ocupava prop de 500 treballadors amb 500 fusos de filar, 1.296 de retòrcer i 217 telers.

Als anys cinquanta l'empresa havia construït diversos blocs amb 41 habitatges al carrer Sant Magí, a tocar de l'Hospital. Eren habitatges modestos de 55 m^2 destinats als treballadors. Els terrenys, propietat de l'empresa, havien estat adquirits als anys quaranta i s'hi havia fet una pista de bàsquet. Anys després del tancament de la fàbrica, els habitatges serien posats a la venda cap els anys vuitanta donant preferència als actuals estadants. [291]

El 1958 l'empresa disposava de 350 CV de potència instal·lada, amb 219 telers, 20 contínues de filar amb 6.840 fusos i 4 contínues de tòrcer amb 1.296 fusos. S'havia passat de 460 treballadors el 1949 a 430 el 1958. La filatura de cotó anava destinada a l'autoconsum, tot i que més endavant es comercialitzarien els excedents.

La fàbrica de la Rambla tancaria definitivament les seves portes l'any 1964, tot i que feia dos anys que l'activitat havia esdevingut residual. El diari local informava en la seva edició del 2 d'abril de 1977 que s'havia iniciat l'enderrocament de la fàbrica El Fénix "la primera de España movida a vapor". Alguns dels edificis interiors, abandonats de feia temps, romangueren com a magatzems, alhora que altres dependències foren aprofitades per diferents establiments comercials, contribuint a

[289] Puig Rovira (2003), p.125
[290] ACG, nº.2877. Indústria- Correspondència (1802-1822)
[291] Martí (2008), p.334

conservar columnes d´obra vista, pilars de ferro colat i altres elements tècnics.

14.3 Josep Ferrer i Vidal

En diferents moments d'aquest text s'ha constatat que Josep Ferrer i Vidal (Vilanova i la Geltrú,1817-Barcelona,1893) ha estat el personatge més important i influent de la Vilanova industrial del segle XIX i que ha ocupat un lloc preeminent a la història econòmica de Catalunya.

S'han fet diverses aproximacions a la seva persona, a la seva obra i al seu pensament econòmic. Es diu sovint que es molt difícil deslligar la figura d'un empresari de la seva obra. En el cas de Ferrer Vidal la seva obra i trajectòria té moltes vessants, però situats a Vilanova i la Geltrú cal apuntar a la fàbrica de la Rambla i a la fàbrica de Mar.

Dels diferents textos biogràfics el més reeixit és, segurament, el que li dedicà el historiador vilafranquí Raimon Soler a l'obra col·lectiva *Cien empresarios catalanes*, dirigida per Francesc Cabana.

Un breu esbós de l'arbre genealògic de Josep Ferrer Vidal i branques adjacents, és suficient per observar l'espessa teranyina que configuraven una part important de les elits industrials i econòmiques del país. Al marge de la nissaga dels Ferrer Vidal, s'hi troben Joan Güell, Eusebi Güell, Andreu Sard, Manuel Marquès o Josep Bertran i Musitu, entre altres.

Aquí intentarem fer un breu aproximació a la seva trajectòria personal, empresarial i política. Si algú mereixia un capítol a part, aquest era sense cap mena de dubte Josep Ferrer i Vidal, el gran industrial de la Vilanova del segle XIX i una veritable autoritat econòmica i moral del país.

L'estudiós Rogelio López va indicar: "Sense Balaguer, no hi hauria Gumà. Sense Gumà no hi hauria Pirelli". Aquesta correlació, que subscrivim amb lleugeres reserves, encara es podria completar amb l'afegit: Sense Ferrer Vidal, no hi hauria Balaguer. Aquest plantejament es fonamenta en el fet que Ferrer Vidal –la persona més decisiva i influent del segon terç del XIX– va cedir el testimoni d'aquella direcció, més real que oficial, al Víctor Balaguer. El primer, vilanoví, havia traslladat la seva residència a Barcelona; el segon, barceloní, establia la seva residència a Vilanova i la Geltrú.

Balaguer, de idees liberals, va evolucionar de bracet de Ferrer Vidal cap a posicions proteccionistes de la indústria que sempre va defensar a Madrid.

I així ho testimoniava en el poema *Els quatre pals de sang*, que glosaven el dret català, la llibertat, la justícia i la indústria: "Ai, Castella castellana; Ai si em trenques el quart pal!".

El 1869 un grup de industrials encapçalats per Ferrer Vidal oferiren a Balaguer la

representació política del districte de Vilanova i la Geltrú.
Josep Maria Freixa va dir: "hacer la biografia de Ferrer Vidal es hacer la historia de la industria textil española durante el siglo XIX". I afegia: "Como hombre de su siglo, fue individualista y hostil al sindicalismo, y fue genuino representante del liberalismo económico aplicado a la indústria moderna con todos sus defectos y sus virtudes". [292]
Per la seva part Raimon Soler indicava: "la vida de Josep Ferrer i Vidal es practicamente la de la Primera revolución Industrial en Cataluña y en España".
Josep Ferrer i Vidal va néixer a Vilanova i la Geltrú el 31 de juliol de 1817. Fill de Josep Antoni Ferrer Roig de Baix a mar i de Gertrudis Vidal de la Geltrú. El seu pare era un boter del taller de cal Rafeló de la platja vilanovina.
Entre 1831 i 1833 estudià a les classes que impartia la Junta de Comerç de Barcelona on va aprendre, entre altres disciplines, francès, italià, llatí, retòrica, física, química o mecànica. Els estudis de química li permetrien poder orientar-se a l'elaboració de vins i aiguardents. Mai oblidà els seus orígens humils i li agradava d'explicar que era capaç de construir una bóta amb les seves mans. El propòsit d'ell i dels seus pares era enviar el jove Ferrer Vidal a estudiar enologia a Bordeus. Però en el darrer moment la vida li va canviar radicalment.
El 1835 Sebastià Gumà i Soler –el vell Gumà– el va convèncer per entrar a treballar a la recentment constituïda fàbrica de filats i teixits de cotó Gumà, Roquer y Cía, la fàbrica de la Rambla, la primera del seu gènere a la ciutat.
Ferrer Vidal ocupà el lloc preeminent que el "vell Gumà" havia previst pel seu fill, Francesc Gumà i Ferran, poc procliu a la indústria i que marxà cap a Amèrica per forjar un futur d'exitoses iniciatives a banda i banda de l'Atlàntic.
La guerra carlina i altres adversitats ja comentades ajornaren la posada en funcionament de la fàbrica de la Rambla. Quan el 1839 l'empresa cotonera inicià el seu funcionament, Ferrer Vidal ja s'havia convertit en l'home fort.
Ferrer es casaria el 1844 amb Concepció Soler i Serra, nascuda a l'Havana el 1825 i filla de l'*americano* Pau Soler i Roig (1769-1849), recentment retornat de Cienfuegos, a la illa de Cuba, on havia fet diners amb el comerç. La seva mare era Josepa Serra i Vidal. La dot de 7.000 duros del casament amb Conxita Soler, els seus propis estalvis i la donació en vida dels bens del seu sogre li permeteren el 1848 aixecar la seva pròpia empresa: José Ferrer y Cía, la fàbrica de Mar, també dedicada als filats i teixits de cotó. A Vilanova tenien la casa pairal al carrer de l'Aigua. També foren els propietaris de la Torre del Veguer.
La seva germana Rosa Ferrer i Vidal casà amb l'*americano* Josep Gener i Guasch i el seu germà Rafael Ferrer i Vidal també marxà a Cuba. Cal dir que un germà de Conxita Soler, Joaquim Soler, casà amb Elvira Pers Ros. D'aquell matrimoni nasqué Concepció Soler i Pers, que casaria en segones núpcies amb l'industrial vilanoví

[292] Freixa (1953)

Tan en la faceta de industrial com en la de polític Ferrer Vidal destinà totes les seves energies a favor d'aplicar polítiques proteccionistes per la indústria tèxtil catalana. Tot i ocupar llocs de representació política a Madrid, es diu que no acceptà altres alts càrrecs que el poguessin allunyar de Barcelona, el veritable bressol del proteccionisme.

Ferrer rebia el sobrenom de "Ferrer de mar". Com ha indicat Soler: "El Ferrer de Mar fue un hombre de un caracter fuerte, que impresionaba sólo con su aspecto". [293]

La seva dona morí jove a Barcelona on havien passat a residir el 1857. Això no fou obstacle perquè el matrimoni pugés cinc fills: Josep, Joan , Lluís, Carme i Josepa Lluïsa. Un altre fill morí durant l'epidèmia del còlera-morbo de 1854. Tota una paradoxa, tenint en compte que el setembre de 1854 Josep Ferrer i Vidal oferia de forma gratuïta tot el clorur de cal necessari per a desinfectar les cases. El primogènit Josep Ferrer-Vidal i Soler (1853-1927), industrial, polític i escriptor, entre altres coses, casà amb Josefina Güell i Bacigalupi, fet que convertí en consogres a Josep Ferrer Vidal i Joan Güell Ferrer, un altre dels homes forts de la indústria catalana vinculat al Vapor Vell de Sants o a La Maquinista Terrestre y Marítima. En segones núpcies casà amb Madrona Aloy i Poch.

Fou polític del Partit Conservador, diputat a Corts pel districte de Vilanova i la Geltrú i representant a la Diputació Provincial. Participà al Consell d'Administració de la companyia cimentera Asland, fundada i dirigida pel seu cunyat Eusebi Güell, comte de Güell. El seu fill Joan Josep Ferrer-Vidal i Güell també ocuparia un lloc destacat en el consell d'administració de l'empresa.

Josep també fou literat i aficionat a l'arqueologia i la música. Aixecà l'edifici de l'Orfeó Vilanoví al carrer de l'Església de Vilanova i la Geltrú. El 1921 li fou concedit el títol pontifici de marquès de Ferrer-Vidal, atorgat per Benet XV. Una mena de títol nobiliari que no tenia la mateixa consideració que els habituals.

Joan Ferrer-Vidal i Soler (1858-1922) fou enginyer industrial i esdevingué el gerent de la societat Hijos de José Ferrer Vidal Sociedad en Comandita. Fou qui va vendre la fàbrica a Llorenç Mata i Pons. Casà amb Maria Lluïsa Goytisolo.

Lluís Ferrer-Vidal i Soler (1861-1936) fou enginyer industrial, polític i publicista. Esdevingué gerent de la companyia cimentera Asland, propietat dels Güell, també fou president del Foment del Treball entre 1901 i 1905 i de la Cambra de Comerç de Barcelona. [294]

---

[293] Soler (2006a), p.111

[294] Lluís Ferrer-Vidal aglutinà la patronal catalana en contra del projecte del govern de crear un Institut del Treball. La idea de Ferrer-Vidal era, segons Soledad Bengoechea, agrupar les associacions obreres i patronals d'un mateix sector i constituir el *gremi modern.* Una concepció que, segons ell, podria acabar amb la lluita de classes (Bengoechea 1994, p.93)

"Lluís Ferrer-Vidal i Soler va poder arribar a esdevenir un dels ideòlegs més destacats del corporativisme". Lliurar no pocs enfrontaments a Madrid per la seva incapacitat per entendre les especificitats catalanes. El 1919

Als primers anys de segle XX al Consell d'Administració d'Asland hi coincidiren Lluís Ferrer-Vidal en qualitat de gerent i Joan Josep Ferrer-Vidal. A començaments de segle construïren la important fàbrica cimentera del Clot del Moro en terme de Castellar de n'Hug al Berguedà.

Fou un dels fundadors i element destacat de la Lliga Regionalista, el 1898 creà la Caja de Previsión y Socorro, fou cofundador i president de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros des de la seva creació el 1902 fins 1936 i també de la Cambra de Comerç de Barcelona. Fou diputat a Corts per Castellterçol i per Barcelona i membre de l'Assemblea de la Unió Catalanista que redactà les Bases de Manresa. Casat amb Edit de Llauradó. De ideologia catòlica-social i corporativista va escriure diversos textos entre els que destacaven títols com: *Reseña histórica del trabajo industrial en Cataluña*, *Necesidad de la harmonia entre los adelantos del orden físico y los actos morales del hombre*, *Los grandes inventos del presente siglo*, *Biografia de Cervantes* o *Comentarios a los capítulos LX y LXI de la segunda parte del Quijote*.

Carme Ferrer-Vidal casà amb Josep Maria de Pallejà, marqués de Monsolís i Josepa Lluïsa Ferrer-Vidal fou monja clarissa al Monestir de Pedralbes.

Josep Ferrer i Vidal va morir a Barcelona el 9 d'octubre de 1893. El 26 de gener de 1895 el Foment del Treball organitzà un solemne vetllada necrològica a la memòria de Ferrer Vidal on no faltaren els elogis per a la persona i la seva obra. El seu fill Josep Ferrer-Vidal i Soler qualificà el seu pare com a "hombre ducho en materias económicas, correcto y viril, gran proteccionista de la Indústria Nacional, conquistándose el honroso título de *Campeón de la Indústria Española*". [295] Gary Wray McDonogh digué de Ferrer Vidal que havia sabut crear la seva fortuna en vida, i que "a pesar de que José Ferrer no fuera quizás tan rico como Girona o López, diversificó sus inversiones entre banca, sociedades ferroviarias y comercio". [296]

Per sobre de la figura personal de Ferrer Vidal destacà la seva obra i dedicació a la indústria, tot i que, com hem dit, son aspectes difícils de deslligar. El consens és absolut en afirmar que Ferrer Vidal fou una referència de la Catalunya industrial del XIX. Com va dir Jordi Nadal: "Els diners repatriats d´Amèrica, l´espavilat

---

proclamava "Sindicalismo, no. Sindicación, sí". Una diferència que anys més tard plantejarien alguns sectors feixistes (Id., p.290)

Col·laboraria a la *Revista Social*, publicació d'economia social i qüestions sobreres sota un criteri de catolicisme social semblant al de diversos països centreeuropeus.

[295] Ferrer-Vidal (1922), p.34

Els panegírics i els elogis es multiplicaren tan abans com després de la seva mort. Joan Sallarés deia d'ell, amb motiu d'un homenatge del Foment del Treball el 1895: "era profundamente religioso, modelo de esposos y de padres, cariñoso amigo, hombre modestísimo y compasivo, competintísimo industrial, trabajador incansable y aún literato y poeta no ciertamente vulgar, en los escasos ocios de su vida, toda ella empleada en hacer el bien [...] Se lo oí contar algunas veces, que con sus propias manos habia contruido un tonel de los que su padre utilizaba para expedir los alcoholes de su fabrica".

En relació al per què no acceptà mai un títol nobiliari deia: "tenía nobleza reconocida por todo el pueblo de Villanueva, que siempre puso el DE en su apellido llamándole FERRER DE MAR" (Sallarés 1895, p.7)

[296] McDonogh (2003), p.94

influent a Madrid, el decomís de la maquinària anglesa, l´extracció artesana de l´emprenedor (…) el casament amb una senyora rica, la col·laboració dels pares, la forma regular col·lectiva de la societat, l´afany de ser amo, la ubicació del taller d´indianes de Sant Martí de Provençals, tot ajuda a fer de la història particular de Josep Ferrer i Vidal un paradigma de la història cotonera de Catalunya". [297]

Ferrer arribà a la indústria gràcies a la intercessió de Sebastià Gumà "el vell Gumà", un dels fundadors de la fàbrica de la Rambla, que va allunyar Ferrer del món de la viticultura cap on estava orientant els seus estudis, i quan amb divuit anys era a punt de marxar a Bordeus. Així ho reconeixia Francesc Gumà i Ferran, que havia renunciat a seguir el camí del seu pare. Parlava de Ferrer com "el deixeble més avantatjat del seu pare, i Vilanova li devia el desenvolupament industrial posterior, per la seva gran competència, bon criteri, coneixements i estudis industrials".

Més enllà de la seva activitat al davant de la fàbrica de la Rambla i, posteriorment, la feina duta a terme al capdavant de la fàbrica de Mar, Ferrer Vidal abocà molts esforços en demostrar la falta de competitivitat de la indústria de filats i teixits del país en relació a altres països europeus, i reivindicar així les necessàries polítiques de protecció per permetre el seu desenvolupament. Viatjà per Anglaterra i França sempre atent a les innovacions tècniques que circulaven pels països industrialitzats. Ja hem esmentat el seu discurs de 21 de maig de 1866 davant la comissió especial aranzelària nomenada per Reial Decret el novembre anterior on proclamava: "Soy justo, no quiero ser libre-cambista ni proteccionista en absoluto, y en Inglaterra seria lo primero con tanto entusiasmo como Cobden, por la misma razón que me impide serlo aquí". Cobden era considerat a Europa com un dels grans propagadors de les tesis lliurecanvistes.

En aquella mateixa sessió Ferrer Vidal va abocar-hi la seva pròpia experiència explicant els inicis de la fàbrica de la Rambla de Vilanova i la Geltrú.

Els mateixos arguments, amb alguns matisos, foren incorporats a les *Conferencias sobre el arte de hilar y tejer en general y especialmente sobre el de hilar y tejer el algodón* que Ferrer va fer a l'Ateneu Barcelonès i que foren publicades el 1874 sota el mateix títol. Allà ho expressava de la forma següent: "Terminada la guerra de los siete años, montaronse varias fabricas con máquinas Mull-jennys y preparatorias, procedentes de Alsacia, y a ella acudió en 1838 la citada fabrica de Villanueva. [...] Permitida en Inglaterra, en 1842, la exportación de la maquinaria, la facilidad de las comunicaciones que siguió al restablecimiento de la paz, y los capitales que vinieron de América, dieron en nuestro país un nuevo impulso a la fabricación algodonera; y en Sans, Reus, Igualada, Villanueva, Mataró, Sitges y otros puntos de Cataluña y

[297] Nadal (1991), p.33

fuera de ella, particularmente en Málaga, se montaron grandes establecimientos con máquinas selfactines". [298]

Abans ser diputat pel partit conservador, el 17 de setembre de 1855 Ferrer pronuncià un discurs a Madrid en la seva condició de membre de la comissió constituïda per impugnar la llei aranzelària del ministre de Hisenda Juan Bruil. Més endavant formaria part de la Junta d' Aranzels en nom de l'Institut Industrial de Catalunya. El 1867 es publicava la declaració efectuada per Josep Ferrer i Vidal el 21 de maig de 1866 sota la capçalera *Información sobre el derecho diferencial de bandera y sobre los de aduanas*. L'industrial vilanoví parlava en primera persona i abocava l'experiència de la seva pròpia empresa. La dècada dels anys seixanta i la crisi de la fam de cotó fou nefasta per a la indústria cotonera en general, i per l'establiment de Ferrer i Vidal en particular.

Des del 1861 al 1866 "la marcha del establecimiento ha sido anormal, trabajando parcialmente su maquinaria la mayor parte de este periodo y habiendo estado una larga temporada completamente parada", diria el seu gerent. Per aquestes raons, quan es nomenà una comissió el 1865 per a revisar l'aranzel dels productes cotoners, Ferrer i Vidal no tan sols facilità la informació que li demanaren sobre la seva indústria, sinó que també s'oferí a fer una presentació general del problema.

Ferrer hi anà carregat de munició, féu un llarguíssim discurs i mantingué una educadíssima polèmica amb Laureà Figuerola. A diferència d'altres defensors del proteccionisme, Ferrer i Vidal no era catastrofista, ni apocalíptic. Els recriminà que des del 1859 havien tancat quaranta-un establiments fabrils i que la situació era dolenta per a tota la indústria cotonera, no tan sols la seva. Que el preu del cotó s'havia multiplicat per 2,5 des del bloqueig dels ports confederats als Estats Units. Que s'havia de protegir més la filatura que el tissatge; que el contraban feia molt de mal a l'industrial i que l'administració hauria de fer més per a aturar-lo. Explicava els problemes que tenien els industrials catalans en el moment de comprar carbó, ja que l'havien de importar d'Anglaterra. I posava l'èmfasi en els problemes concrets que tenia Vilanova i la Geltrú, allunyada de la xarxa ferroviària, i que havia d'afegir el cost de transport des de Barcelona a Vilanova, al preu del carbó de Cardiff.

Ferrer Vidal perseguí sempre la millora de la competitivitat, posant en joc polítiques per equilibrar els desequilibris d'origen que afavorien altres països. Segons ell, calien mecanismes de protecció inicials perquè la indústria autòctona pogués enlairar-se amb garanties.

El historiador, periodista i intel·lectual basc Arístides de Artiñano, a la vetllada necrològica de 1895 en memòria de Ferrer Vidal va dedicar-li aquest brindis:

"Lamentan la emigración, / No su causa verdadera, / La importación extranjera /

[298] Ferrer Vidal (1874), p.41

Que mata la producción. / Somos de Europa el granero, / Hace poco nos decían, / Y los que así lo creían / Comen hoy pan extranjero". [299]

El pensament econòmic de Ferrer Vidal va quedar recollit en diverses obres publicades entre les que destaquen les *Conferencias sobre el arte de hilar y tejer* ... de 1874 o *Consideraciones sobre la crisis económica europea* de 1879.

Un treball a considerar és *Josep Ferrer i Vidal. El pensament econòmic d'un vilanoví* de Cèsar Rodríguez, publicat el 1983 pel Museu de Vilafranca del Penedès.

Molts dels seus biógrafs han destacat que Ferrer Vidal sovint feia ús del proverbi català "Be´t poden donar un bou per un sou, si no tens el sou per comprar el bou". Des del punt de vista de la ideologia econòmica se'l considerava un seguidor de les tesis de l'economista alemany Friedrich List i de l'economista nord-americà i proteccionista Henry Charles Carey, alhora que sempre es mostrà crític amb els lliurecanvistes francesos i anglesos.

Com hem avançat repetidament, un dels textos més significatius de Ferrer Vidal fou la publicació de les tres conferències presentades a l'Ateneu Barcelonès entre 1872 i 1874 i que s'aplegaren sota el títol *Conferencias sobre el arte de hilar y tejer en general y especialmente sobre el arte de hilar y tejer el algodón*. Ferrer demostrava de forma concloent els problemes de competitivitat de la industria catalana a partir de l'elevat cost de la mà d'obra comparada amb la d'Anglaterra, la baixa productivitat i les dificultats de finançament derivats de l'alt interés dels crèdits; alhora que apuntava orientacions d'organització industrial per ajudar a capgirar la situació.

La primera paradoxa és que el cost de la mà d'obra era més elevat que a Anglaterra tot i que les remuneracions eren més reduïdes, una derivada contundent de la baixa productivitat deguda a la manca d'habilitat dels treballadors i a una deficient organització del treball.

La primera de les conferències s'impartí el 12 de desembre de 1872, fent un exhaustiu repàs de la indústria tèxtil del país i els mitjans de producció, fent esment de l'evolució de la maquinària. La segona de les conferències tingué lloc el 19 de desembre de 1872 centrada en el procés i característiques més rellevants de la filatura de cotó i, finalment, la tercera i darrere de les conferències es celebrà el març de 1874 orientada al tissatge del cotó.

A la segona sessió Ferrer Vidal posava de manifest que a la Gran Bretanya hi havia una relació de quatre obrers per cada 2.500 fusos de filatura. Contràriament, a Espanya, cinc filadores selfactines de 500 fusos –un total de 2.500 fusos– precisaven de cinc obrers filadors, cinc ajudants i cinc metxeres.

El detall dels costos de procés de filatura no suportava la comparativa entre Gran Bretanya, Suïssa, França –millor Alsàcia– i Catalunya. Les dades corresponen a

[299] De Artiñano (1895), p.16

1870 en rals de billó (Rvn.) per a la fabricació d'un quilo de fil de cotó: [300]

	Gran Bretanya	Suïssa	França	Catalunya
Interès i depreciació	9,0	16,7	18,6	23,8
Cost de mà d'obra	13,81	14,52	20,18	27,11
Operaris per 1000 fusos	3,29	7,50	8,94	11,93
Despeses generals	8,93	10,26	18,81	28,47
Despesa total per fus i any	31,74	41,48	57,59	79,38

A la tercera de les conferències es valoraven els costos de la part de tissatge o teixit de cotó. Es recollia la despesa d'un teler cada any –sense el cost de les matèries primeres– en rals de billó (Rvn.): [301]

	Gran Bretanya	Suïssa	França	Catalunya
Interès i amort. capital fix	205,2	405,08	405,08	493,44
Cost de mà d'obra	1.282,5	1.730,9	1.162,8	2.063,14
Despeses generals	634,6	877,8	444,6	760,26
Cost total	2.122,3	3.013,78	2.012,48	3.316,84
Cost per kg de teixit	3,265	3,096	4,637	5,103

Una darrera comparativa amb dades agregades posava en evidència el diferencial e costos i de competitivitat de la indústria cotonera catalana.

	Gran Bretanya	Suïssa	França	Catalunya
Cost un kg cotó branca	7,730	8,258	8,192	8,357
Despeses de filar (1 kg)	1,867	2,440	3,390	4,670
Valor d'un kg de fil	9,597	10,698	11,582	13,027
Despeses de teixir (1 kg)	3,265	3,096	4,637	5,103
Cost total 1 kg de fil	12,862	13,794	16,219	18,130
Preu de mercat per 1 kg	15,200	16,400	17,500	20,300

[300] Ferrer Vidal (1874), p.68
[301] Ib., p.116

Les dades aportades per Josep Ferrer Vidal han estat posteriorment aprofitades i tractades per altres historiadors econòmics que, com Ferrer, acceptaven les dades per justificar la necessitats de polítiques proteccionistes. Era el cas de Jordi Nadal, que quantificava el cost de filar i teixir un quilo d'empesa (trama i ordit dels nº 30 al 40 l'any 1870), o el cas de Joan Sallarés, que poc després de la mort de l'industrial vilanoví indicava: "Había en España ocupados en la fecha de las citadas conferencias 84,33 obreros por cada 100 telares, mientras que en Inglaterra sólo se empleaban 48,82 y así sucedía, que ganando el obrero inglés de 90 a 100 reales semanales y sólo 64 a 74 reales el español, gastaba por mano de obra un telar en Inglaterra 1.282,5 reales al año, y en España 2.063,14 reales". [302]

Més enllà de la seva activitat empresarial Ferrer Vidal ocupà diversos càrrecs de representació política i participà activament en altres societats mercantils del país

El historiador vilanoví Josep Coroleu indicava que durant la primera guerra carlina entre 1834 i 1840 Ferrer Vidal contribuí a la defensa de la ciutat formant part de la Milícia Nacional ocupant el grau de segon comandant. Als anys cinquanta fou nomenat primer comandant de la mateixa organització.[303]

El 1853 Ferrer havia estat nomenat vicecònsol d'Anglaterra a Vilanova i la Geltrú. Quatre anys després passava a residir a Barcelona.

Afiliat al Partit Conservador, el 1857 resultava elegit diputat a Corts pel districte de Vilafranca del Penedès defensant amb entusiasme el projecte de la línia del ferrocarril per l'interior. A partir de 1865 ocuparia el mateix càrrec en representació del districte de Barcelona. El 1875 seria nomenat senador del regne. En aquella etapa de representació política fou elegit dues vegades com a diputat provincial i fou membre permanent de les juntes d'aranzels i valoracions. Les seves intervencions anaven dirigides majoritàriament a defensar les polítiques econòmiques proteccionistes.

Cal destacar les seves gestions a favor de la constitució del partit judicial de Vilanova i la Geltrú.

En paral·lel a la representativitat política ocupà diversos càrrecs directius en un bon nombre de societats econòmiques, financeres o culturals. A la Sociedad de Credito Mercantil, al Banco Hispano Colonial, a la Compañia Transatlántica, a la Compañia General de Tabacos de Filipinas, a La Maquinista Terrestre y Marítima o a la Compañia del Ferrocarril del Norte de España. Invertí en empreses cotoneres anònimes com La Igualadina Cotonera o la Fabril Cotonera de Reus. També va formar part del consell d'administració de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona –de la que en fou director- i de la primera junta de l'Ateneu Català.

Amb la fusió de Fomento i l'Institut Industrial de Catalunya es creava l'Institut del Foment del Treball Nacional que seria presidit per Josep Ferrer i Vidal entre 1880 i

[302] Sallarés (1895), p.21
[303] Coroleu (1878), p.310

1882. També ostentà una vicepresidència de l'Exposició Universal de Barcelona de 1888.

Ferrer Vidal fou un català influent a Madrid i un genuí representant d'allò que Vicens Vives qualificava com el *grupo catalán*: "Persones que constituïen l´anomenat *grupo catalan* en els cercles madrilenys. Hi figuraven els noms més prestigiosos de les finances i la indústria de Catalunya, com els Girona, Güell, Arnús, Ferrer i Vidal, Serra, Muntadas, Estruch, Taltavull, Juncadella i Jover i Serra. Aquesta gent estava a la base de totes les possibles combinacions polítiques i econòmiques, sostenia governs, obria bancs i imposava la seva voluntat a la Borsa [...] Eren l´ossada de les *forces vives*, els homes que deien el sí i el no". [304]

Ferrer Vidal fou també un important propietari rural i vitivinícola amb diverses propietats entre les que destacava la Torre del Veguer, propera a Vilanova i la Geltrú. De la seva etapa com a president de la Caixa de Barcelona a partir de 1877 en parlava Gary W. McDonogh, assegurant que Ferrer Vidal "inaugura una nueva etapa" perquè ell i la majoria de membres de la junta eren industrials. Allò suposaria un veritable canvi d'inflexió: "Las buenas familias formaron una élite sintética partiendo de la base de intercambios y contactos premeditados entre un grupo de poder económico nuevo y una élite antigua, más cultivada y socialmente con mucho mayor prestigio. Los dos capitulos siguientes estudian el proceso a través del cual los industriales se convierten en *Señores*. [305]

14.4 La fàbrica del Portal

La fàbrica de filats i teixits de cotó Amigó, Moncunill y Cía –la fàbrica del Portal– es constituí l'any 1846, convertint-se en la segona gran empresa tèxtil de Vilanova i la Geltrú després de la fàbrica de la Rambla. Ocupà els terrenys al sud de l'actual plaça de Soler i Gustems – la plaça dels Carros–, a la rambla de Isabel II, actual carrer Llibertat, cantonada Tetuan. Trobant-se a tocar de l'antic portal de Mar de la vella muralla, l'empresa aviat rebé el nom popular de fàbrica del Portal.

L'establiment apareix registrat per primer cop a la contribució industrial el 1849. La documentació original de Josep Oriol Puig i Ivern –soci de l'empresa– ens aporta informació addicional del moment fundacional. [306]

A l'escriptura definitiva signada de 20 de desembre de 1847 hi constaven els socis majoritaris: "Francisco Font, Josep Vivó, Bartolomé Escofet, Nicolás Carbó, Josep

[304] Vicens Vives (1983), p.128

[305] McDonogh (2003), pp.95, 139

[306] Dades recollides a partir dels copiadors de cartes i altres documents de Josep Oriol Puig i Ivern facilitats pels seus descendents Oriol Puig Vidal i Isidre Puig Aguilar. Actualment aquesta documentació es troba dipositada a l'Arxiu Comarcal del Garraf.

Oriol Puig y Antoni Amigó [...] vecinos de la misma , obligados con escritura privada firmada en 20 de agosto de 1846 a plantear una fabrica de hilados de algodón y de otros objetos contigua a la puerta de la marina de esta Villa".

La nova escriptura era una formalitat necessària en el moment en que l'empresa estigués en condicions d'iniciar la seva activitat industrial. Calia procedir, doncs, "esta ya en vigilias de ello ... ". L'organigrama l'encapçalaven Antoni Amigó com a primer director i administrador i Joan Moncunill "en clase de segundo y encargado de la maquinaria". Es nomenava una junta consultiva amb la presència de Josep Oriol Puig acompanyat de Bartolomé Escofet i Francesc Font, i de Josep Vivó i Nicolás Carbó com a suplents. [307]

El capital de la societat segons document de desembre de 1947 era de 36.000 duros repartits en parts iguals de 6.000 duros per Francesc Font, Josep Vivó, Bartolomé Escofet, Nicolás Carbó, Josep Oriol Puig i Antoni Amigó.

En un dels punts s'hi feia constar que: "a los socios directores y administradores se les señala por su trabajo y desempeño de sus funciones , a saber, a D. Antonio Amigó cuatrocientos duros y a D. Juan Moncunill sietecientos veinte duros, a los dos anualment".

De la contribució monetària dels socis – i la posterior ampliació a 7.500 duros– en donava raó un dels documents de Puig Ivern signat a Vilanova i la Geltrú el 20 de juliol de 1848: "Cuenta de lo que he entregado para la Fabrica de Vapor de hilados y tejidos situada en esta Villa a la plaza llamada de los Carros en la cual como socio quedé en interesar en seis mil duros según resa en la pública escritura que firmamos los socios ante el Notario D. José Marrugat, pero habiendo enseguida convenido en poner telares y no siendo la suma suficiente, acordamos los socios agregar mil quinientos duros cada uno, es decir, cada uno de los seis socios representa siete mil quinientos duros por lo que el Capital de la Fabrica es de cuarenta y cinco mil duros en lugar de los trenta y seis mil que resa la escritura".

Puig subratllava l'afegitó: "Declaro yo el abajo firmado que de los siete mil quinientos duros que como socio represento en la Fabrica de vapor situada en la plaza de los Carros de esta Villa la mitad corresponde a mi hermano D. Félix Puig".

La immediata ampliació de capital de 36.000 a 45.000 duros era justificada pel mateix protagonista: "sin embargo que en la escritura firmamos los Sres. Socios ante el Notario D. José Marrugat el 20 de Diciembre de 1847 solo está con el capital de 36.000 duros". I justificava: "pues que en seguida de salir de la casa del Sr. Notario, convenimos los Sres. Socios en poner telares para tejidos en lugar de

[307] Nicolau Carbó era el cunyat de Josep Oriol Puig Ivern. Ignorem si aquest darrer tenia cap mena de parentiu amb el soci Josep Vivó, atès que el seu pare Fèlix Puig Vivó, compartia un dels cognoms.

ser de hilatura, en este concepto convenimos en aumentar el Capital cada uno de los seis socios en 1.500 duros [...]".

Als sis socis inicials, el 1 de gener de 1854 s'hi afegia Joan Moncunill, que entrava a la societat amb mitja acció. Això son 3.750 duros i el capital s'ampliava a 48.750 duros. El 1 de gener de 1861 era Josep Vivó qui retirava 1.000 duros i el capital quedava en 47.750 duros.

Certament, la part important del negoci era el tissatge de cotó, i totes les empreses cotoneres locals complementaven els dos processos: fusos per filar i telers per teixir. Sorprèn que la decisió de convertir la fàbrica de filats també en fàbrica de teixits es prengués a aquelles alçades.

Per aproximar-nos al detall de l'activitat de la fàbrica del Portal en aquells primers exercicis, fem ús del balanç o inventari de l'empresa signat a 31 de desembre de 1848. Es registraven uns guanys de 870 duros i el capital social passava a ser de 45.870 duros. En el capítol d'actius s'enumeraven: valor de l'edifici (8.473 duros), valor de la maquinària (31.395 duros), carbó de pedra, olis, cotó en batans, cotó als banc d'estiratges, a les metxeres, en fil, en trama, al magatzem de Reus, trossos de teixits, cotó en branca, deutors diversos a Reus, València o Barcelona (Valentí Esparó). Altres deutors eren Font y Riudor de Barcelona, Martí Ordeig de Reus, Tous Ascacibar de Barcelona, Miquel Olivella de Vilafranca del Penedès, Mariano Bellvé de Reus, Magín Torner de València o Joan Asbert de Barcelona. [308]

En el capítol de passius s'hi repetien creditors com Font y Riudor o Valentí Esparó de Barcelona.

Si ens fixem en diversos balanços comptables dels primers anys d'activitat, podem veure'n l'evolució dels resultats. El capital social a 1 de gener de 1848 era de 45.000 duros. Els guanys corresponents a l'exercici de 1849 van ser de 1.896 duros. Un any després els beneficis pujaven a 6.018 duros dels que se'n van repartir 3.000 (500 duros per cadascun dels sis socis) i el 1851 eren de 7.564 duros dels que se'n repartien 6.000 duros (1.000 duros per soci). El balanç de 1862 presentava les següents dades: valor de l'edifici de 9.016 duros, valor de la maquinària de 36.809 duros, capital a 31 de desembre de 54.887,16 duros i uns beneficis de 965 duros.

El 27 de novembre de 1852 Josep Oriol Puig Ivern enviava una carta als seus cosins Pau i Salvador Coll establerts a la ciutat cubana de Puerto Príncipe –actual Camagüey–, en aquests termes: "La fabrica de ésta Villa entregó a cada socio una libranza de mil trescientos duros y la nuestra la endosé ayer a D.Antonio Amigó [...] No nos podemos quejar de esta fabrica por los buenos resultados".

---

[308] El 1839 Valentí Esparó comprava els tallers de l'antic Vapor Bonaplata ,destruït el 1835, per establir-hi la seva foneria de ferro. Tous i Ascacibar havia constituït l'empresa de fosa de ferro La Barcelonesa per a la construcció i reparació de màquines. Més endavant es fusionaria amb Valentí Esparó per crear el 1855 la gran empresa metal·lúrgica La Maquinista Terrestre y Marítima al barri de la Barceloneta

L'exercici de 1855 tornava a presentar beneficis: "En el balance que me entregaron de la Fabrica de Amigó, Moncunill y Cía hubo un beneficio de 4.447 duros [...] Esperar hacer el reparto hasta que se vendan las piezas que estan existentes, y seguramente repartiremos ochocientos duros por acción, que son 5.200 duros que estoy contentísimo con esta ganancia que quiera Dios nunca sea menos".

Però les coses no trigarien a torçar-se. Així ho expressava una carta de Josep Oriol Puig al seu germà el 1 de juliol de 1856 després d'haver observat un dèficit de 1.270 duros. El contingut era molt il·lustratiu de la situació i de les possibles alternatives: "Ayer nos reunimos en Casa Font los socios de la Fabrica del Portal [...] presentando el balance de la Fabrica para que viéramos el triste resultado de los seis meses que han transcurrido de este año [...] Si no fuera la baja de la maquinaria y el precio más barato que se vendieron las empesas que había el dia 1 de enero de este año, hubiéramos salido sin ganar ni perder. Tratamos de si cerrariamos la fabrica en vista de que a los precios a que se paga la mano de obra no podemos ganar y resolvimos que por ahora aunque se pierde debemos continuar a que trabaje, pero si acaso algun telar se desocupe no admitir ningun nuevo trabajador pues en la época presente vale más perjudicarnos que cerrar el establecimiento".

D'altra banda, els mals resultats els feia plantejar la renovació de les actuals màquines de filar per altres de més modernes que els permetessin incrementar la productivitat: "El cambio de las mungenis [sic] en sulfatien [sic], pues en el dia como tenemos las máquinas de hilar mungenis nos cuenta como 12 por libra la mano de obra, más de lo que costaria si fueran sulfatien, y pensamos que así como las máquinas ahora tienen 300 puas, hacer de dos una, y seran de 600 puas, y estamos convencidos que reportaran beneficio para sufragar la perdida que en la actualidad hay y mientras tanto pasaremos la triste crisis que estamos atravesando que no puede durar siempre [...]".

Els resultats negatius feien difícil poder recuperar l'aportació dels seus socis, tal com ho plantejava Josep Oriol Puig en aquelles mateixes dates: "Dios sabe si algun dia volveremos a tocar, que en este caso creo pasará mucho tiempo de lo que es preciso conformarse".

Puig no podia evitar contrastar els mal resultats de la fàbrica del Portal amb els beneficis que donava la fàbrica cotonera de Puig, Rafecas, Marqués y Cía –cal Xoriguer–, de la que també n'era soci.

Els mal resultats de l'exercici de 1860 va desencadenar una reunió de urgència al vespre amb els Srs. Font i Vivó i una altra el dia següent amb el Sr. Moncunill "para pedirle algunas explicaciones por si hay alguna equivocación o poder sacar en que puede consistir ésta perdida, esto sin participárselo a Amigó". També esperava l'arribada imminent del seu cunyat Nicolau Carbó, partícip de l'empresa.

El 4 de juliol del mateix any Josep Oriol Puig informava a l'empresa de la compra a Franci d'una màquina de serrar per 800 duros per poder tallar fusta al pati i utilitzar-la com a combustible.

Ben simptomàtica era aquesta circular de la gerència de la fàbrica del Portal en relació al tancament de 1862: "En la junta tenida en esta fecha de 31 diciembre dieron cuenta a los Sres. Directores que la Fabrica estaba parada por continuar muy alto el algodón desde el mes de octubre y determinamos visto el precio del algodón y la poca venta de empesas esperar tres y cuatro meses para entonces determinar lo que sea más util a la Sociedad".

La societat, però, ja no seria capaç de remuntar la crisi originada per la "fam de cotó" provocada per la guerra de Secessió nord-americana de 1861.

D'acord a les dades de la matrícula industrial Amigó, Moncunil y Cía declarava a partir de 1850 un total de 6 cardes, 1.500 fusos i 20 telers. El 1853 el registre de recursos productius passava a 9 cardes, 3.000 fusos i 65 telers; amb un màxim el 1857 de 12 cardes, 3.640 fusos i 77 telers. Entre 1860 i 1862 els factors de producció declarats per l'empresa era de 12 cardes, 3.300 fusos i 74 telers. En aquests anys la contribució municipal situava la fàbrica de filats i teixits de manera indistinta a la rambla de Isabel II (actual Llibertat) o al carrer Tetuán.

Casimir Martí recollia que el 1862 la fàbrica del Portal disposava de "una caldera de vapor de 16 cavalls, dos tubs bullidors, amb condensació i sense expansió, que funcionava ordinàriament a una pressió de 3 atmosferes. La caldera s'alimentava amb carbó anglès de Cardiff i en consumia dos quilos per hora i cavall". [309]

Fruit de la decadència del sector tèxtil comentada, entre 1863 i 1867 l'empresa deixava de declarar recursos productius de filar i teixir cotó per, únicament, indicar que disposaven d'una serra mecànica moguda a vapor per tallar fusta. La fàbrica tèxtil s'havia reconvertit, provisionalment, en fusteria. Sembla que la mateixa màquina de vapor que movia la fàbrica cotonera ara es dedicava a moure una serra mecànica. De fet, el *Diario de Villanueva y Geltrú* anunciava el 30 d'abril de 1867 que tots els bens de l'empresa passaven a pública subhasta.

La matrícula industrial municipal de 1868 encara recollia per Amigó, Moncunill y Cía la doble declaració d'una serra mecànica per una banda i de 30 cardes, 8.440 fusos i 150 telers per un altre costat. Havien aconseguit subhastar els recursos, o era una errada administrativa?

El 1869 la fàbrica del Portal canviava de propietat i passava a la raó social de Llusà, Cruset y Cía. Els registres de contribució industrial recollien 8 cardes, 1.600 fusos i 45 telers, addicionalment a la serra mecànica.

Entre 1871 i 1875 la societat es convertia en Llusà, Cruset i Escofet amb 9 cardes, 3.250 fusos i 82 telers.

---

[309] Martí (1997), p.97

No disposem de dades en relació al període entre 1876 i 1880, però el 1881 i 1882 l'establiment adoptava la raó Llusà y Cía, amb Rafael Llusà com a únic titular. Es declaraven 10 cardes i 3.000 fusos de filar.
Aquella mena de interinitat i successius canvis de propietat dels darrers anys donarien pas a un període d'estabilitat a partir de 1884 i fins 1898 quan l'empresa giraria sota la raó de Sard y Cía i la titularitat d'Andreu Sard i Rosselló.
Segons la matrícula industrial el 1884 registraven 3.000 fusos i 82 telers.
El dietari de Ventosa recollia l'explosió d'un bullidor a la fàbrica de Sard y Cía el 30 de març de 1882 que no va ocasionar desgràcies personals. Segons les dades esmentades de la contribució industrial, en aquelles dates encara no hauria passat a Sard.
El 1876 Andreu Sard, o de Sard segons alguns autors, havia constituït la societat Sard, Sans y Cía amb fàbrica al carrer Muntaner de Barcelona. Francesc Cabana anotava que ben aviat van obrir l'establiment de Vilanova i la Geltrú, ocupant les antigues instal·lacions que foren de la fàbrica del Portal. Aleshores fabricaven teixits en cru, blanquejats i tenyits, així com mantes de cotó. Ambdues plantes ocuparien uns 500 treballadors. [310]
Així, doncs, trobem que el 1884 l'antic establiment de filats i teixits de cotó era arrendat per Sard y Cía.
Seguint la informació facilitada per la matrícula industrial municipal entre 1885 i 1894 l'empresa declarava 3.000 fusos i 102 telers. El 1895 els fusos es reduïren a 2.400. Malgrat tot, les coses no funcionaven i el 7 d'octubre d'aquell mateix any es feia públic un edicte judicial d'embargament contra la societat.
El 1895 Sard y Cía encara s'anunciava com a fàbrica de "Hilados y tejidos de algodón. Especialidad en tejidos azules, blanqueados y en mantas de algodón" amb fàbriques a Vilanova i la Geltrú i Anglès. El despatx apareixia domiciliat a la Ronda de Sant Pere, 5 de Barcelona. En obrir l'establiment a la comarca de la Selva tancaren la fàbrica de l'eixample de la capital catalana. L'empresa es mantindria a la matrícula industrial amb els recursos abans indicats, fins que en el darrer registre de 1898 declararia 1.748 fusos i 82 telers.
S'acabava definitivament la trajectòria de la fàbrica del Portal.
Qui fou, però, el seu darrer titular? Andreu Sard i Rosselló (1844-1900) fou un polític i financer casat en segones núpcies amb Rafaela Torrents Higuero (1833-1909) –primera marquesa de Vilanova i la Geltrú– i vídua de Josep Samà i Mota. Sard, vidu d'Elionor Pers, havia nascut a Palma i era fill d'Antoni Sard i Calva que havia estat alcalde de Vilanova el 1856. Adscrit al partit conservador, Sard fou diputat provincial i diputat a Corts per Barcelona. També presidí la Diputació de Barcelona i el 1888 fou el darrer president de l'Institut del Foment del Treball Nacional. Fou conseller

[310] Cabana (1992), p.264

del Banc de Vilanova i del Banc de Barcelona i membre del jurat de l'Exposició Internacional de Barcelona. Així mateix, fou membre de la junta de la Biblioteca-Museu Balaguer amb cadira pròpia al Saló Silvela.

Els productes de Sard y Cía participaren a les Exposicions de Barcelona de 1888 i la de París de 1889. Aquell any la seva producció era de 600.000 kg de filats de cotó i 3.500 tones de teixit.

En els darrers temps l'activitat industrial es situava a ambdós costats del carrer de Tetuán. La transmissió mecànica es feia passar per un pas subterrani. A la part sud es recuperava rebuig de cotó utilitzat per fabricar mantes de borra.

Els registres de la matrícula industrial reservaven, però, un altre enigma. Si bé hem dit que Sard y Cía apareixia als registres fins el 1898, al mateix domicili de Tetuán els anys 1895 i 1896 l'empresa de filats de cotó Pons y Brown declarava 600 fusos. El 1897 i 1898 era la raó Archibald E. Brown la que declarava els mateixos recursos productius.

En qualsevol cas, el 1898 tancava l'establiment i deixava cent cinquanta obrers sense feina. L'empresa va anar a pública subhasta, i en no trobar comprador es va vendre la maquinària en lots. L'agost de 1900 la societat Sard y Cía es declarava en suspensió de pagaments. Pocs dies després, el 30 d'agost Andreu Sard moria a Barcelona.

D'ell digué Francesc Cabana: "Sard pertany a la darrera generació de vilanovins que creen una empresa cotonera. Vilanova, com Reus, com Igualada, entrarà en declivi perquè les fàbriques han de funcionar amb màquines de vapor – això vol dir carbó d'importació – i tindrà uns problemes de transport que encariran el cost de producció". [311]

Enfront dels creixents costos energètics la fàbrica del Portal no va optar pel "retorn a l'aigua" que dugué moltes empreses tèxtils a establir-se als cursos fluvials de la Catalunya interior, ni tampoc va apostar per l'electrificació que a les darreries del segle XIX s'anava imposant.

Fervent defensor de les tesis proteccionistes Andreu Sard es considerava deixeble de Josep Ferrer i Vidal. És així que el 1884 va escriure *Comparación entre el actual estado de desarrollo de la industria algodonera en Inglaterra y el de la propia en España* que recordaven les *Conferencias sobre el arte de hilar y tejer...* de Ferrer i a on, com el seu mentor, posava en evidència la baixa rendibilitat de la industria cotonera.

Ni Sard ni la fàbrica del Portal pogueren veure el començament del nou segle. Com va deixar anotat Albert Virella: "de vida atzarosa, l'Andreu Sard no fou capaç de galvanitzar aquell cadàver, de manera que l'any 1898 tancà les portes, amb la qual cosa deixava a l'atur els cent cinquanta operaris que hi treballaven". [312]

Les edificacions foren enderrocades a finals de 1910 després de resultar molt

[311] Ibid.

[312] Virella (1990), p.155

afectades pels aiguats del 14 de setembre d'aquell any.

14.5 La fàbrica de Mar

A partir de 1844 Josep Ferrer i Vidal iniciava l'etapa més important com empresari. Després de la brillant experiència a la fàbrica de la Rambla iniciava la seva aventura particular aixecant la que seria la empresa cotonera més important de la Vilanova i la Geltrú del segle XIX. Començava a caminar la fàbrica de Mar. [313]

Aquesta era una iniciativa que l'empresari havia anat projectant i organitzant de feia temps. Gràcies a reunir els 7.000 duros de la dot de la seva esposa Concepció –Conxita– Soler i Serra, amb qui es casava aquell 1844, i a la donació de l'herència *inter vius* del seu sogre Pau Soler i Roig, *el Sardet*, casat amb Josefa Serra i Vidal, Ferrer i Vidal aconseguí el capital necessari per constituir l'empresa José Ferrer y Cía dedicada a filats i teixits de cotó.

Les activitats de Pau Soler i Roig (1794-1849) foren estudiades per Birgit Sonesson. Soler no es quedà a Puerto Rico on hi tenia germans i alguns negocis familiars. La família forjà una considerable fortuna a partir de l'agricultura i el comerç colonial, incloent el tràfic de negres. Sonesson indicava que "hay buenas razones para creer que se estableció en Matanzas, de algun modo asociado con Sebastià Gumà". [314]

Segons la mateixa autora, el 1853 –Pau Soler havia mort el 19 d'agost de 1849 amb 55 anys– la seva vídua Josefa Serra "fue una de las más ricas propietarias en Vilanova".

La fàbrica de la Rambla ja havia girat sota la firma de José Ferrer y Cía a partir del 1 de gener de 1844. Aquesta coincidència originarà no poques confusions entre els historiadors.

El propi Ferrer Vidal hi aportà 2.000 duros d'estalvis. Socis de la fàbrica de la Rambla com Bartomeu Güell o Pel·legrí Marquès Torrents passaren a la nova fàbrica de Mar constituïda amb un capital inicial de 189.400 duros o pesos forts. La constitució preliminar de nova societat es feia el 25 de gener de 1849. Altres col·laboradors foren l'oncle Joan Ferrer i Roig (després la seva vídua Victòria Ferrer Nin), la sogra Josefa Soler Serra (Vda. de Pau Soler Roig) i altres socis, vinculats o no a la fàbrica de la Rambla. [315]

Segons Raimon Soler les obres es van iniciar el 8 de març de 1847 quan Ferrer encara era gerent de la fàbrica de la Rambla, i un any després ja havia iniciat la contractació

[313] Com indicava Jordi Nadal, Ferrer Vidal va renunciar a Gumà, Ferrer y Cía, la fàbrica de la Rambla, atès que: "l'escassa participació en els recursos financers de la companyia (el 5,1%) li era un obstacle per a imposar els seus criteris" (Nadal 1991, p.33)

[314] Sonesson (1995), p.123

[315] Capital de 189.000 duros: 39.864 pels terrenys i edifici i 114.936 en concepte de maquinària (Soler 1995)

dels treballadors més qualificats. [316]

El 2 d'abril de 1849 es signava davant del notari vilanoví Ramona Mayner l'escriptura definitiva de la nova empresa de filats i teixits de cotó. D'entre els sis socis –eren disset a la fàbrica de la Rambla– destacaven Domingo Vidal Balaguer, sense participació a la fàbrica de la Rambla, amb una aportació de 55.900 duros i el propi Ferrer Vidal amb 32.500 duros.

L'acompanyaven socis que ja ho eren de la fàbrica de la Rambla com Bartomeu Güell, Pelegrí Marquès i el seu sogre Pau Soler i Roig. També hi participava Joan Ferrer i Roig, un oncle seu.

Jaume Carbonell Saavedra anotava al seu dietari que el 9 de març de 1847 s'iniciaven les obres de la "fábrica de la Marina" (Ventosa Massana indicava per la seva part que fou el 8 de març).

Jordi Ferrer aporta informació d'un plànol datat el 29 de març de 1847 amb el títol "Fabrica de hilados y tejidos mecánicos movida por cuatro maquinas a vapor de fuerza juntas ciento y cincuenta caballos". Segons el mateix autor, aquest és una versió del plànol de la fàbrica presentat a l'Ajuntament. [317]

Les instal·lacions ocuparen l'espai situat entre el camí Gran (actual carrer de Ferrer Vidal) i camí Xic (actual carrer del Gas), per sobre del carrer de Magatzems Nous i just per sota de l'actual carrer de Conxita Soler.

Al carrer de Ferrer Vidal, que antigament havia dut el nom de carrer de les Barques, es concentrava una part important de la prostitució de la ciutat que cercava la proximitat de la platja per atraure boters, navegants i comerciants. Amb les obres del ferrocarril la prostitució es traslladaria al carrer Puigcerdà.

Tornant a la fàbrica, aquesta iniciaria la seva activitat amb 6.552 fusos de filar i 128 telers. En el carrer de Conxita Soler, muller de Ferrer i neboda de Josep Antoni Vidal i Pascual –qui llegà el capital per dur l'aigua potable– Josep Ferrer Vidal i el seu cunyat Joaquim Soler Serra hi aixecaren contemporàniament a la fàbrica –això seria cap el 1846– 108 habitatges modestos pels treballadors de la fàbrica cotonera a partir del projecte del mestre d'obres Josep Feliu. Altres habitatges semblants s'aixecarien al camí Gran i a la rambla de la Pau. Els pisos del carrer Soler acollien sis habitatges d'uns 50 m^2 distribuïts en planta baixa i dos pisos.

El primer administrador d'aquells immobles obrers, cobrador dels lloguers, fou Jaume Carbonell i Saavedra, un boter amb el sobrenom de "Mesuretes", atesa la seva ocupació d'afinador de pesos i mesures. La seva dona era cosina germana de Ferrer Vidal i el substituí en les funcions el seu fill Josep Carbonell i Rovirosa, també boter.

---

[316] Soler (2006a), p.106

[317] Jordi Ferrer indicava: "el projecte de la fàbrica de Mar va ser un dels factors que impulsà la urbanització de la Marina" (Ferrer, 2011; p.39)

Per poder completar els processos de blanqueig, tint i estampat, el 1849 Ferrer Vidal s'associaria amb Pere Cantí i Cabot i Pere Cantí i Batlle, pare i fill, que eren propietaris d'un establiment de teixits de indianes a Sant Martí de Provençals. Però la societat Ferrer, Cantí y Cía es dissolgué només un any més tard, per no ajustar-se a les expectatives posades. Com indicaven Nadal i Tafunell, la màquina de vapor acabada de comprar fou revenuda a Salvador Bonaplata. [318]

El 1859 –quan Ferrer Vidal ja era el quart fabricant d'empesa de Catalunya– tornà a insistir associant-se amb Josep Ponsa per adquirir la fàbrica d'estampats de Manoury, Alou, Pons y Cía, també a Sant Martí. Dos anys després continuava depenent de la fàbrica vilanovina. [319]

Jaume Carbonell anotava el 2 de novembre de 1847 "he empezado a ir a la fabrica de la marina a trabajar". En data 13 de març de 1848 indicava que s'havia provat la màquina de vapor, però el 19 de juny del mateix any corregia: "he vuelto a mi tienda a trabajar por motivo de haverse perdido la transmisión de la fabrica de la marina".

En iniciar la seva activitat l'establiment fabril disposava de dues màquines de vapor bessones amb balancins de 72 CV de potència. Poc després de la posada en funcionament es disposaren de 260 telers mecànics i 9.000 fusos en un total de 18 màquines de filar selfactines, en paraules de Josep Coroleu, "entonces cuasi desconocidas fuera de Inglaterra". [320]

Els gerents de la fàbrica de Mar hagueren de buscar mà d'obra especialitzada, especialment comandaments intermedis com encarregats o contramestres. Com va estudiar Garcia Balañà molts d'aquests treballadors procedien de Sallent, Balsareny i altres poblacions de les comarques centrals de Catalunya.

El 1850 la fàbrica de Mar disposava de 9.024 fusos de selfactines, 100 fusos de contínues i 211 telers mecànics. Una capacitat productiva que no aguantava la comparació amb la fàbrica de la Rambla amb 4.480 fusos mule-jennies, 732 fusos de contínues i 108 telers mecànics.

D'acord als registres de la matrícula industrial, el 1851 José Ferrer y Cía, la fàbrica de Mar, declarava 43 cardes, 9.100 fusos i 206 telers. S'ocupaven al voltant de 380 treballadors. En aquelles mateixes dates, la fàbrica de la Rambla sota la raó social de Ribó, Ràfols y Cía, registrava 18 cardes, 5.000 fusos i 80 telers.

El 6 de març de 1853 s'incrementava el capital de la Companyia i el número de socis. També s'incrementava fins a duplicar la capacitat productiva amb la instal·lació

[318] Nadal-Tafunell (1992), p.50

[319] Ibid.

[320] De la crònica històrica de Vilanova i la Geltrú redactada per Josep Coroleu el 1878: "La fábrica de hilados y tejidos más importante de Villanueva y Geltrú es sin duda alguna la que funcionó desde principios de 1849 a 1876 bajo la razón social de José Ferrer y Compañia y sigue desde 1º de enero de 1877 bajo el nombre de José Ferrer y Vidal" (Coroleu 1878, p.354)

addicional de 15 filadores selfactines amb un total de 8.000 fusos i 180 telers mecànics, fins l'extrem de ser una de les primeres fàbriques tèxtils del país amb 17.000 fusos i 440 telers. Com anotava Coroleu, la força motriu es duplicà amb altres dues màquines a vapor bessones amb balancins, idèntiques a les primeres, amb una força nominal de 72 CV.

Tornant al dietari de Jaume Carbonell, el 20 de maig de 1853 anotava "se empezó la obra por la prolongación de la Fabrica del Mar y del gasómetro".

Un any després la fàbrica de Mar posava en funcionament la seva pròpia instal·lació de gas per l'enllumenat de la fàbrica a partir de hulla de Gal·les.

A partir d'un acord amb l'Ajuntament de la ciutat el juny de 1854 aquell gas produït a la fàbrica de Mar seria utilitzat per il·luminar els primers carrers de Vilanova i la Geltrú, substituint els arcaics llums d'oli.

El 1854 es produïa una ampliació de la fàbrica. El *Diario de Villanueva y Geltrú* del 8 de juliol d'aquell any anunciava que es trobava molt avançada la nova xemeneia de la fàbrica de Mar. Igualment, s'informava dels llaguts que duien ferros, fustes i altres materials procedents de Barcelona.

D'acord als protocols notarials, el 1 de desembre de 1854 la sogra de Ferrer Vidal – Josefa Soler i Serra, vídua de Pau Soler i Roig– concedia a Josep Ferrer y Cía els terrenys sense edificar de 6.241 pams quadrats al barri de la Marina. El terreny vorejava el camí Xic i el carrer Soler i l'operació es comptabilitzava en 240 duros de plata. [321]

Aquell any Vilanova i la Geltrú es veié afectada per l'epidèmia del còlera morbo que provocà prop d'un miler de morts a la ciutat. Segons la premsa local durant aquell episodi la fàbrica de Mar repartí aigua gratuïtament per poder desinfectar les llars. D'altra banda, Ferrer Vidal oferia gratuïtament tot el clorur de calç necessari per desinfectar les habitacions.

La declaració de plantilla de novembre de 1855 indicava que la fàbrica de la Mar comptava amb el següent personal: un director de filatura, quatre segons de filatura, un mosso de filatura, cinc treballadors a batans, deu a cardes, vint-i-vuit filadors, tres proveïdors de metxa, deu ajudants de filatura, un director de teixits, nou segons de teixits, set paradors, tres operaris a magatzem, setanta-tres teixidors, un contramestre de blanqueig, dos operaris al magatzem de blanqueig, sis a blanqueig, nou serrallers, tres fusters, cinc dependents, dos treballadors a porteria, dos serenos, dos carreters, tres operaris per l'àrea del gas, un corronista i cinc treballadors pel servei de vapor. Es comptabilitzaven 196 treballadors i 88 nens "para cosas varias". [322]

A l'abril de 1855 el capital s'havia incrementat fins els 392.000 duros, invertits en terrenys i edificis, maquinària i utillatge, la fàbrica de gas, matèries primeres,

[321] ACG, Arxiu Notarial Ramona. Protocols 1854

[322] ACG, Doc. 2878. Any 1855

manufacturats i altres actius. La participació de Ferrer Vidal a l'empresa era de 74.700 duros equivalent a un 20% del capital social. Feia les funcions de director i administrador, rebent 11.000 duros anuals i el 5% dels beneficis. [323]

En aquella època l'empresa fabricava fils molt fins, únics a Catalunya. D'acord a les dades de Raimon Soler, el 1857 la societat disposava de 432 telers i 19.344 fusos amb 550 treballadors i una màquina de vapor de 144 CV.

La fàbrica de Mar disposava aleshores d'un capital social de 2.100.000 pessetes. En aquells anys Josep Ferrer i Vidal va passar a residir a Barcelona. Des de l'equador de segle l'empresa de Ferrer disposava d'oficina a la plaça del Duc de Medinacelli de la capital catalana.

El 1860 la societat José Ferrer y Cía disposava de la fàbrica de filats i teixits de Vilanova i la Geltrú –la fàbrica de la Rambla– i de l'establiment d'estampats de Sant Martí, on disposava de taules d'estampació, dos cilindres d'estampació, dos equipaments de màquines cilindres i una perrotina –sistema de planxes damunt d'un tambor rotatiu accionat mecànicament– i que ocupava 49 treballadors.

El *Diario* local de 21 de setembre de 1860 es feia ressò de la representació de fabricants vilanovins a l'Exposició de Barcelona on "entre varios objetos notables se disponen para figurar en tan hermoso certamen unos tejidos de Ferrer y Cía, primeros que se habían fabricado en España".

Cap el 1861 la capacitat productiva de la fàbrica de Mar era de 77 cardes, 19.345 fusos i 472 telers mecànics. Era la tercera fàbrica de Catalunya darrera La España Industrial, S.A. de Sants i La Industrial Algodonera de Barcelona. Com apuntava Jordi Nadal: "la capacitat empresarial de Ferrer i Vidal i l'atracció de capital que va generar havien convertit la Fàbrica de Mar en una de les empreses més avançades de Catalunya a començaments dels anys seixanta". [324]

Altres informacions detallades de la capacitat productiva de José Ferrer y Cía ens han arribat a través de la publicació *Información sobre el derecho diferencial de bandera y sobre los de aduanas* editada el 1867, corresponent a la declaració de Ferrer Vidal el 21 de maig de 1866 amb dades referents a l'any 1860.

La secció de filats disposava d'una màquina de vapor de 96 CV, 19.372 fusos a partir de 37 filadores selfactines i una contínua, 6 batans, 77 cardes, 9 bancs d'estiratge i 26 metxeres. Amb aquells recursos es transformaven 298.937 kg de cotó en fil i s'ocupaven un total de 221 persones amb 83 homes que cobraven 14,20 rals diaris; 52 dones amb 5,30 rals diaris i 86 infants amb 3,80 rals diaris.

---

[323] Dades aportades per Josep Maria Freixa a partir de l'escriptura social de l'empresa José Ferrer y Cía formalitzada davant el notari José Marrugat a Vilanova provinent de l'arxiu d'Artur Ferret Baró (Freixa 1959, p.144). Altres fonts indiquen que els recursos de la societat eren de 302.000 duros (Cabana 1992, p.171)

[324] El 1861 existien a l'Estat espanyol sis establiments amb més de 10.000 fusos de filatura. Ho eren en aquest ordre: La España Industrial (41.748), La Industrial Algodonera (34.248), La Fabril Algodonera (19.474), Ferrer y Vidal (19.344), Güell (16.512) i La Manufactura Algodonera (11.400) (Nadal 1975, pp.118, 201)

D'altra banda, la secció de tissatge funcionava amb una màquina de vapor de 48 CV i 449 telers capaços d'elaborar tres milions de metres en les especialitats "gruixut, batista, brillantina, jaconà i batistilla". També es comptava amb quatre bobinadores, nou ordidores i quatre màquines de preparació. Hi treballaven 327 persones amb 60 homes que cobraven 10,50 rals diaris; 209 dones amb 4,00 rals diaris; 3 infants amb 4,20 rals i 55 dones més sense concreció. Tot plegat sumava una plantilla de 548 treballadors. [325] La Guia fabril e industrial de España de 1862 anotava que la de José Ferrer y Cía era: "la primera y hasta hoy la única fàbrica en España en que se hila, teje y estampa el genero llamado chaconás y piezas batista de 25 hilos en 14 de pulgada española". [326]

A la dècada dels seixanta Ferrer Vidal era una persona considerada i respectada a Catalunya. La fàbrica de Mar de Vilanova i la Geltrú era l'empresa del sector tèxtil més important del país després de La España Industrial, i els seus productes gaudien d'un important prestigi, especialment fils molt fins que mai abans s'havien fabricat a Catalunya. El 1866 el representant de José Ferrer y Cía era Heribert Serra.

La crisi de la "fam de cotó", provocada per la manca de matèria primera derivada de la Guerra de Secessió nord-americana, afectà també la fàbrica de Mar. El treball en aquesta i altres indústries cotoneres era intermitent, amb llargues èpoques d'aturada de la producció que deixava molts treballadors sense feina.

El carbó britànic de Cardiff transportat a Barcelona i Vilanova i la Geltrú també va incrementar el seu preu en uns anys en que encara no hi havia l'enllaç ferroviari entre les dues darreres poblacions.

Casimir Martí va precisar que el 1862 la fàbrica de filats i teixits de Ferrer Vidal disposava de "quatre calderes amb condensació i expansió, vuit cilíndriques, amb cinc tubs bullidors, amb una força de 144 cavalls i amb una pressió de 32 lliures per polzada quadrada. Consumia tres quilos per hora de carbó anglès, amb la particularitat que les calderes movien també tres màquines de preparar l'ordit". [327]

El 1876 la plantilla s'havia incrementat a 580 treballadors. Aquell any la societat abandonaria la raó de José Ferrer y Cía, i a partir del 1 de gener de 1877 adoptaria el nom de José Ferrer y Vidal com a societat unipersonal.

El dietari de Ventosa anotava que el 3 de gener de 1876 a la fàbrica de Mar morien tres nois asfixiats quan netejaven les calderes. Per la seva part, el juliol de l'any següent Jaume Carbonell deixava registrat que "la fábrica de la marina están ensanchándola".

L'historiador local Josep Coroleu indicava que la fàbrica de Ferrer Vidal disposava el 1879 de dues màquines de vapor de balancí bessones amb una potència unitària

[325] Cabana (1992), Vol I, p.171
[326] Arnabat (2001), p.22
[327] Martí (1997), p.98

de 60 CV i dues màquines de vapor Corliss bessones de 200 CV. Així, doncs, la potència total de les quatre màquines era de 520 CV. El cronista indicava que les transmissions de les dues Corliss havien estat construïdes per La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona "y las creemos las mayores máquinas a vapor fijas construidas en España".

Hi havia una capacitat de 29.000 fusos i 604 telers i, d'acord a Coroleu: "produce tejidos en empesa que blanquea y estampa en el citado pueblo de S. Martin de Provensals junto á Barcelona, produciendo excelentes cretonas, indianas, percales finos, pañuelos y esterillas que han obtenido medallas honrosas en cuantas exposiciones se han presentado, y gozan de mucho crédito en todas nuestras provincias".

Anualment es consumien 700.000 kg de cotó en branca, 2.500.000 kg de carbó de pedra –sense el consum de la fàbrica de gas– i 6.000 quartans d'oli. Es produïen uns 5.500.000 metres de teixit. [328]

Entrada la dècada dels vuitanta la fàbrica de Mar de Josep Ferrer Vidal s'havia convertit definitivament en la fàbrica cotonera més important de Vilanova i la Geltrú i una de les més rellevants de Catalunya. Com indicava Carles Enrech: "Els vapors vilanovins eren de dimensions mitjanes, a excepció de la Fàbrica de Mar, establiment comparable als grans vapors santsencs". [329]

El 1881 l'establiment ocupava 661 treballadors, amb una majoria de 434 dones. El número de telers era d'uns 600.

Raimon Soler apuntava que aquell mateix any Josep Ferrer i Vidal constituïa a la capital catalana la societat José Ferrer y Cía per muntar i explotar una fàbrica de gas amb la participació de dos dels seus fills i un industrial alsacià. L'establiment s'emplaçaria a Badalona. [330]

L'Exposició Regional celebrada a Vilanova el 1882 es feia ampli ressò dels productes elaborats per la fàbrica de Mar. Al *Eco de la Exposición Regional* de 24 de juny de 1882 es precisava que a la galeria de la indústria hi figurava "en primer término la de D. José Ferrer y Vidal por una gran colección de indianas y percales de multiples colores y variados dibujos". S'indicava que havia rebut premis a l'Exposició de Zaragoza de 1868, a la de Barcelona de 1852, a la catalana de 1871, a la universal de París i a les de Filadelfia, Viena i Portugal.

Raimon Soler indicava que a l'època de l'Exposición Universal de Barcelona de 1888 la fàbrica produïa uns sis milions de metres de indianes, cretones i percals estampats. Ferrer Vidal fou un dels vicepresidents de la mostra, on obtingué una medalla d'argent pels seus productes. En relació a l'Exposició barcelonina, la revista *Centro*

[328] Coroleu (1878)
[329] Enrech (2005), p.37
[330] Ferrer Vidal (2006a), p.108

Industrial de Cataluña corresponent al 1 de desembre de 1888 anotava: "Se presenta la instalación del Sr. Ferrer y Vidal con su géneros estampados, algunos de relevante merito".

La fàbrica de Mar arribava aleshores als 29.626 fusos de filar i disposava de 605 telers. L'establiment utilitzava màquines de vapor amb una força de 600 cavalls i produïa uns sis milions de metres anuals de teixits d'indianes, cretones i percales estampades. A Sant Martí de Provençals comptava també amb sis màquines d'estampar. El conjunt del personal oscil·lava entre els 800 i els 900 obrers.

El *Diario de Villanueva y Geltrú* anunciava l'incendi produït el 18 de febrer de 1889 a la fàbrica de Mar: "El domingo cerca de las cinco de la tarde serían cuando las campanas de la fábrica de D. José Ferrer y Vidal, y de las parroquias de Santa Maria del Mar, y San Antonio Abad después, daban la señal de fuego". Hi assistiren les bombes públiques contra incendis i les de les fàbriques Soler, Ferrer y Cía; Puig y Cía, Marquès Hnos i altres, conjuntament amb el cos de bombers i les seccions d'obrers de les fàbriques esmentades. Aviat es va poder reiniciar el treball a la fàbrica.

En acabar la dècada la fàbrica de Mar ocupava més de 800 treballadors. La capacitat productiva era de 29.626 fusos de filar, 605 telers i 600 CV, al marge de les sis màquines d'estampar de Sant Martí. [331]

Un anunci promocional de 1892 presentava l'empresa com a "Fca. de Hilados, Tejidos y Estampados de Algodón. Fundada el 1848" on s'hi elaboraven "Géneros crudos y blancos, Indianas, Cretonas, Percales, Crepés, Esterillas, Driles y Pañuelos estampados. Estampación de Muselinas y Franelas de lana". A Barcelona disposaven de despatx a la plaça Urquinaona.

En el període 1892 i 1893 es feia la primera instal·lació elèctrica per l'enllumenat de la fàbrica i s'iniciava la reforma de la maquinària dirigida per Joan Ferrer-Vidal i Soler, fill del gerent. [332]

El començament de 1893 no avançava gaires bons designis. El dietari de Carbonell recollia que el 1 de gener: "ha quedado cerrada la gran fábrica que en la Marina posee don José Ferrer y Vidal a causa de una rotura, tendrá que cambiarse la máquina de vapor, operación que será larga".

Ignorem si aquest canvi coincideix amb el que relatava Carbonell Rovira a l'article "La industria textil villanovesa" publicat al *Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 14 de novembre de 1953. L'autor anotava que la fàbrica de Mar havia estat accionada per una màquina de vapor vertical de balancí de 1000 CV substituïda posteriorment per una màquina belga amb calderes tubulars. Hi afegia: "se tiene referencia de que esta máquina fue pagada con los ahorros de carbón, ya que la primitiva gastaba 10.000 kilos diarios".

---

[331] Cabana (1992), p.175

[332] Soler (2006a), p.108

I acabava amb aquesta descripció de la màquina: "La máquina de vapor era imponente por encima del balancín, que tendría unos 10 o 12 metros, se pasaban los muchachos encargados de engrasarla y tanto el volante como su biela y manivela era de un peso enorme. En aquella época no habían dentistas que colocaran dientes artificiales y, en cambio, el enorme volante tenía los dientes postizos, ya que eran de madera, y con ello se evitaba su rotura, ya que era más suave el roce entre la madera y hierro que si fueran ambos de fundición".

El 9 d'octubre moria a Barcelona Josep Ferrer i Vidal a causa d'un atac apoplèctic. A partir d'aquell moment l'empresa passaria als seus fills sota la raó de Hijos de José Ferrer y Vidal. Més endavant, però, serà el fill Joan Ferrer-Vidal i Soler, diputat, qui es faria càrrec de la societat de filats i teixits de cotó amb la raó social Juan Ferrer-Vidal S. en C.

El seu germà, l'enginyer Josep Lluís, participaria a la cimentera Asland i també en la creació de la Caixa de Pensions de la que en seria president. També fou membre de la Unió Catalanista i un dels redactors de les Bases de Manresa.

La crisi de canvi de segle afectava en gran manera el sector tèxtil de la ciutat, i molt especialment la fàbrica de Mar i els seus 800 treballadors, tal com recollia el *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició del 10 de gener de 1901: "Empiezan a notarse los efectos de la paralización del trabajo en la grandiosa fabrica de los Srs. Hijos de José Ferrer y Vidal, puesto que muchos de los trabajadores de aquel importante establecimiento pasan no pocos apuros a causa de la carencia de recursos". Es feren diverses gestions per incrementar la capacitat financera a través de diverses entitats bancàries de Barcelona.

Malgrat les circumstàncies adverses, la societat Juan Ferrer-Vidal S. en C. ampliava l'establiment amb unes noves instal·lacions per estampació i blanqueig de teixits sota la direcció del contractista Antoni Pascual. El diari local del 12 de setembre de 1901 informava: "Hallanse ya muy adelantadas las obras de construcción de la fábrica de estampados de don Juan Ferrer-Vidal. A mediados de junio empezaron los trabajos [...]". El nou establiment substituiria el que la societat tenia de feia anys a Sant Martí de Provençals.

Les dificultats econòmiques es farien cada cop més severes i el 1908 Juan Ferrer-Vidal S. en C. entraria en liquidació i passaria a la societat L. Mata y Pons C.A.

En els primers anys del nou segle el capdavanters de la societat feren tota mena de gestions per situar participacions de l'empresa mitjançant diversos banquers de la capital catalana.

Els 520 treballadors de 1859 s'havien convertit en 580 el 1876, en 661 el 1880, en 800 el 1901 i en 869 el 1903.

El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 12 d'abril de 1908 anunciava la subhasta voluntària de la societat precisant que afectava: "Los edificios y terrenos, sitos en Villanueva y

Geltrú, que constituyen el establecimiento fabril de hilados y tejidos con todas sus dependencias y anexos …; la maquinaria y útiles procedentes del propio establecimiento fabril i las existencias en fabricación del propio establecimiento fabril".

Segons Francesc Cabana, el nou propietari Llorenç Mata i Pons (1847-1911) "és el primer i més important exemple del comerciant de cotó que es converteix en industrial cotoner". Dedicat a la compravenda de cotó en floca, fou un dels fundadors del Centre Cotoner de Barcelona. Mata i Pons s'introduí en el sector fent-se càrrec de quatre establiments deutors del nou propietari per adquisicions de cotó : cal Casas de Puig-reig, la fàbrica de Mar de Vilanova i la Geltrú, Serra y Companyia al Segrià i un establiment de filats a Mataró.

El 1910 agrupava tot el patrimoni sota la raó de Fábricas de L. Mata y Pons C.A. [333] El 10 d'abril d'aquell any el nou propietari va oferir un banquet pels seus treballadors. L'any següent moria sense descendència i les empreses passaven sota control dels nebots Mata Julià.

En aquells primers anys de segle XX l'horari dels treballadors de la fàbrica de Mar s'allargava des les cinc del matí fins les set de la tarda. Se'ls permetia dues sortides de mitja hora per esmorzar i berenar i una de hora i mitja per a dinar. Hi treballaven molts nens i nenes que, com havien recordat alguns testimonis, eren amagats dins caixes de bitlles en cas d'inspecció. Al mig del pati de la fàbrica hi havia una bomba d'aigua fresca on anaven els veïns.

El 19 d'agost de 1915 l'establiment va patir un important incendi provocat per un llamp que afectà bona part de les instal·lacions. Les pèrdues foren considerables i 600 treballadors es quedaren sense feina. Algunes famílies es traslladaren a Sabadell i Terrassa buscant altres oportunitats de treball. Després de la reconstrucció l'empresa va poder reemprendre la seva activitat industrial fins el 1935 quan els descendents de Llorenç Mata i Pons; Jordi i Joan Mata i Milà i Manuel Bertrand i Mata tancaren la fàbrica i 400 treballadors quedaren sense feina. [334]

Mercè Mata i Julià, neboda de Llorenç Mata i Pons, havia casat amb l'industrial cotoner Eusebi Bertrand i Serra.

El diumenge 31 de juliol de 1927 un bon nombre d'associats de l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial de Vilanova i la Geltrú realitzaren una visita a les instal·lacions de la fàbrica de mar, sota la raó de L. Mata i Pons. El resum de les seves impressions i una breu descripció del procés fabril foren abocats en un article publicat en el número corresponent a novembre-desembre de 1927 del *Butlletí de l'Associació*.

[333] Cabana (1992), p.379; Cabana (2006), p.105
[334] Cabana (2006), p.106

Els visitants, acompanyats pel director Miquel Artigas Calafell i demés personal tècnic, van poder observar en primer lloc la secció d'obertura de bales de cotó i barreja i batut dels cotons amb els següents mitjans: "obridores de bales, compartiments de barreja, carregadora automàtica, porcupina, *Crighton*, batan atelador i dos batans repassadors".

A la sala de preparació i filatura presenciaren 30 cardes "en molt bon estat de conservació", els manuars, les metxeres engròs, entremitja i enfí; i les continues de filar, "que filaven uns fils de números bastant elevats".

En un altres secció contemplaren màquines de doblar, contínues de retorçar en sec i mullat sistema anglès o aspis i premses d'empaquetar el fil. Finalment, visitaren les seccions de preparació de teixits , telers i acabats; on van poder veure les rodeteres, ordidors, màquines de parar, nuadors, telers, màquines de mesurar i plegar i premsa hidràulica d'empaquetar els teixits.

El director Artigas els explicà detalladament alguns dels mecanismes del procés: "el regulador de la carregadora automàtica, el regulador de pedals aplicat a la porcupina i batans, els òrgans cardadors de la carda, el dispar del manuar, el joc de formació de la bobina en la metxera, etc".

Destacaven els aparells d'humidificació de l'aire a la sala de filatura o el dinamòmetre per comprovar la resistència dels fils. S'anotava que les màquines de parar no funcionaven perquè els calia vapor i aquell dia les calderes no treballaven.

El resum que en feia el cronista era el següent: "De les diferents seccions de la filatura rebérem molt bona impressió en veure la maquinària molt ben disposada i tota d'un mateix constructor, Brooks & Doxey Ld; en la secció de telers, encara que només es fabriquin teixits a la plana, algunes sarges i drils, mercès a les maquinetes de lligar de que estan proveïts molts telers, el dia que convingui es podrà amb relativa facilitat fabricar altres lligaments molt més complicats".

En relació a les diferents dades productives, s'informava que la filatura constava de 11.000 pues de filar en continua, treballant cotó americà de 26 mm de llargada de fibra, filant números entre 22 a 42 en trames i ordits en dos torns de treball. Així, en 102 hores setmanals s'elaboraven 10.548 kg de fil, amb una mitjana de número 30,4. La secció de retorçar constava de 920 fusos de continua, i la producció en 102 hores, torçant fil número 30, dos caps, era de 2.100 kg.

La secció de teixits comptava amb 329 telers que anaven a 190 passades per minut com a velocitat mitjana, produint en 51 hores de 500 a 550 peces de diferents articles Crèiem interessant incorporar els detalls d'aquella visita a la fàbrica de Mar molt pocs anys abans del seu tancament definitiu.

La descripció de l'establiment cotoner a les pàgines del *Butlletí* coincidia en el temps amb la publicació del text de la conferència que Josep Rius i Prats havia impartit el 29 de juliol de 1927 a l'Ateneu sobre el tema "Resum històric de la filatura de cotó".

Atesa la llargada, la conferència fou publicada al llarg de diversos números de la publicació de l'Associació dels "Alumnos", sempre atenta als aspectes formatius –tècnics i culturals– dels seus associats i treballadors en general.
Així, doncs, la que havia estat la més important fàbrica cotonera vilanovina del segle XIX arribava el 1935 al final del seu recorregut.
El 1955 s'enderrocaren les primeres cases del carrer de Ferrer Vidal que permetrien a la rambla de Pau arribar fins el passeig marítim travessant el que havia estat el recinte de l'antiga fàbrica cotonera.
Les velles instal·lacions en desús, abandonades i en un estat lamentable, foren enderrocades als anys seixanta per convertir-se en una zona residencial. En un article al *Villanueva y Geltrú* del 19 d'octubre de 1963 el periodista Helenio Marquès informava que amb la demolició de la fàbrica de Mar havia aparegut entre les runes un carro de bombers vuit-centista. Ignorem quina en va ser la destinació. La vella xemeneia de maó, símbol inequívoc de qualsevol instal·lació industrial, fou enderrocada l'estiu de 1964.

14.6 La fàbrica del carrer Sant Roc

S'explicava que en una tertúlia del Círculo Villanovés, societat vilanovina constituïda el 1853, alguns dels participants intentaren reunir el capital necessari per aixecar una nova indústria cotonera. Albert Virella, en un article publicat al *Villanueva y Geltrú* el 1949, indicava que van fer-ho amb tan bon resultat que el capital reunit fou suficient per instal·lar dues fàbriques en comptes d'una. Una d'elles fou la fàbrica del carrer Sant Roc.
Constituïda el 1854 amb una superfície de 9.185 m^2 –3.000 d'ells edificats– 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 Joan Escoda Viñas.
Per tot plegat, popularment fou coneguda per la fàbrica del carrer Sant Roc o, més endavant, per ca l'Escoda.
El 18 de febrer de 1854 Joan Santacana demanava permís per aixecar la instal·lació fabril en terrenys d'Antoni Rovirosa a la zona de Cap de Creu. El portal principal d'accés a la fàbrica tancava el carrer Sant Roc per la banda nord.
Aquell any finalitzà el conflicte laboral de les selfactines i la ciutat patí l'epidèmia del còlera-morbo.
Santacana, Sadurní y Cía es constituí en forma de comandita per part dels socis Joan Santacana i Joaquim Sadurní. El gerent Joaquim Sadurní Capara, originari de Ripoll, arribà a Vilanova i la Geltrú per treballar primer a la fàbrica de la Rambla i,

posteriorment, a la fàbrica de Mar de Ferrer i Vidal, fugint de la crisi econòmica en que estava immersa la Catalunya interior. [335]

Joan Santacana Castany (Vilanova i la Geltrú, 1815-1872), havia fet diners a l'Havana acompanyat del seu germà. Després de casar-se amb una cubana i acumular prou capitals tornà a Vilanova per impulsar la fàbrica del carrer Sant Roc. Casimir Martí indicava que la fàbrica disposava "d'una força motriu de 80 cavalls produïda per una caldera, amb 5 cilindres, 15 tubs bullidors. La pressió era de 4 atmosferes i mitja. El carbó consumit procedia de Cardiff i se'n cremaven tres quilos i mig per hora i cavall". [336]

Altres socis eren els vilanovins Josep Santacana Castany, Josep Antoni Salom Jacas, la vídua d'Antoni Juliachs, Gabriel Mas Rafecas i Joaquim Fontanals Illa. També ho eren Ramon Prat Pous de Cubelles i Joaquim Mas Martí de Barcelona. [337]

Del capital inicial de 120.000 duros, 30.000 corresponien a Salom Jacas i 20.000 i 10.000 duros als germans Joan i Josep Santacana Castany, respectivament.

La societat disposava d'oficines al carrer Xuclà de Barcelona. El 1856 es creava el Montepio de San Roque per recollir diners entre els treballadors i ajudar els obrers malalts.

L'any següent la societat ocupava 248 treballadors. El 1860 el capital social arribava als 200.000 duros. S'hi havien incorporat com a nous socis Joaquim Olivella Miró i Josep Serra Vidal i, posteriorment, ho farien Pere Collaso Gil i Ramon Just. [338]

El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 15 de setembre de 1865 publicava una nota de la fàbrica del carrer Sant Roc manifestant que en cas que l'epidèmia còlera que afectava Barcelona arribés a la ciutat: "los trabajos serán siempre continuados para que puedan contar con sus jornales; que si algún operario fuese acometido de la enfermedad epidémica, la sociedad le costeará los gastos de ella y que queda además a juicio del Sr.Gerente conceder según los casos los demás auxilios que creyere conveniente".

El 1872 els productes de la cotonera vilanovina eren guardonats amb una medalla

---

[335] Soler (1996), p.476

[336] Martí (1997), p.100

[337] Soler (1995)

En relació a Josep Antoni Salom cal tenir en consideració les dades aportades per Martín Rodrigo a *Indians a Catalunya*. Salom deixà Vilanova i marxà a l'Havana el 1830. Es dedicà a aspectes comercials i assegurances. El 1848 retornà a la Península per instal·lar-se, no a Vilanova i la Geltrú, sinó a Barcelona, on inicià una intensa activitat comercial.

El març de 1854 Josep Antoni Salom participà en la constitució de la fàbrica cotonera vilanovina Santacana, Sadurní y Cía. Del seu capital inicial de 600.000 pessetes, Salom n'aportà una quarta part, mentre que una altra quarta part provenia dels germans Joan i Josep Santacana. Tingué una destacada actuació al davant de l'Instituto Industrial i en relació a la restauració borbònica. Com deia Martín Rodrigo: "Així acabava la trajectòria empresarial de Josep Antoni Salom, marcada per la seva capacitat per a acumular una fortuna amb el comerç cubà, invertir-la posteriorment en la indústria cotonera i perdre-la i enterrar-la, al final de la seva vida, en la mateixa indústria catalana" (Rodrigo 2007, pp.221-223)

[338] Soler (1998), p.118

de bronze a l'Exposició de Barcelona.
El 1879, any de la publicació de la seva història local, Coroleu indicava que l'empresa disposava de 12.000 fusos, 270 telers i un motor de 80 CV. [339]
Tres anys després, i d'acord a les dades corresponents a l'esmentat article d'Albert Virella, la fàbrica ocupava 385 operaris i disposava de tres màquines de vapor amb 200 CV i un consum de 294 tones de carbó anuals. La capacitat productiva era de 22 filadores selfactines, 11.000 fusos i 300 telers amb una utilització de 500 tones de cotó en branca per any per produir tres milions de metres de teixits "malagueñas, retores y otros géneros blanqueados y aprestados".
Disposem de molta informació de Santacana, Sadurní y Cía corresponent a l'any 1882 gràcies a les publicacions que es van fer arrel de l'Exposició Regional que aquell any es va celebrar a Vilanova i la Geltrú.
El *Eco de la Exposición Regional* de 24 de juny de 1882 la presentava com especialitzada en l'elaboració de "semi-retores, catalanas, vencedoras, bengalas, bretonas y gaditanas". El número corresponent al 2 de juliol era més explícit en detalls. Informava que la fàbrica del carrer Sant Roc disposava aleshores de tres màquines de vapor de mitjana pressió, dos de les quals treballaven a força col·lectiva amb una potència de 100 CV cadascuna, i la tercera ho feia segons sistema Corliss també de 100 CV. Aquesta darrera havia estat fabricada per La Maquinista Terrestre y Marítima. Dels 300 CV n'utilitzaven 276 amb un consum mig diari de 4.490 kg de carbó mineral, equivalent a 1.294.095 kg anuals.
La capacitat productiva de la filatura passava pel funcionament de 22 màquines de filar selfactines amb un total de 11.700 fusos que suposaven un consum diari de 1.800 kg de cotó. D'aquell procés en sortien 1.690 kg de fil. Es constatava que anualment calien 2.763 fardells de cotó per produir 485.485 kg de fil. Pel procés de tissatge es comptava amb 300 telers que fabricaven 2.983.580 metres de teixit.
S'ocupaven 385 treballadors amb un rati de 11,6 operaris per cada mil fusos i 8,3 per cada deu telers. S'indicava que s'havien especialitzat en "malagueñas, retores y otros géneros blanqueados y aprestos".
El 1885 s'incorporava com a soci Joan Torrents i Higuero, adoptant l'empresa la raó social de Torrents, Santacana, Sadurní y Cía fins el 1889.
El *Diario de Villanueva y Geltrú* del 22 de desembre de 1889 informava que s'estava muntant maquinària nova per substituir l'antiga a la fàbrica de filats i teixits dels Srs. Torrents, Escoda, Sadurní y Cía. L'activitat es podria reiniciar el mes de gener, i es posava l'accent enb la importància de poder realitzar inversions en temps de crisi. Per la seva part, el 1889 Joan Santacana es separava de l'empresa per incorporar-se a la gerència de la fàbrica de la Rambla que adoptaria la nova denominació de Santacana y Cía entre 1890 i 1900.

[339] Coroleu (1878), p.356

Així, doncs, aquell mateix any la fàbrica del carrer Sant Roc es convertia en la raó, primer de Torrents, Escoda, Sadurní y Cía, i a partir de 1898 de Torrents, Escoda y Cía, amb la incorporació a la societat de Joan Escoda i Viñas, que a partir d'aquell moment guanyaria protagonisme.

El 5 d'abril de 1899 moria Joan de Torrents i Higuero, notari de l'empresa del ferrocarril. Allò suposaria un nou canvi de denominació social de l'empresa que aquell mateix any adoptava la raó de Joan Escoda Viñas. Un nom que es mantindria als registres de la contribució industrial fins el 1918.

El 13 de març de 1913 la fàbrica del carrer Sant Roc fou destruïda per un important incendi que deixà provisionalment 450 treballadors sense feina. En relació a aquest incendi Josep Carbonell anotava que la fàbrica disposava d'un volant que accionava un eix horitzontal i aquest un de vertical que transmetia la força als tres pisos. Calculava que l'eix pesava uns 7.000 kg i es recolzava en un dau de bronze. En escalfar-se va provocar l'incendi que va destruir la totalitat de l'establiment en enfonsar-se els pisos. I continuava: "y cual seria la temperatura que se desarrolló, que todos los telares y máquinas quedaron fundidos en una masa enorme que para poderla limpiar fue preciso descuartizarla por medio de barrenos". [340]

A partir de 1920 i fins 1926 la societat vilanovina funcionaria sora la raó de Sucesores de Juan Escoda Viñas, amb despatx al carrer Balmes de Barcelona.

El 1939, arrel dels efectes de la guerra, les velles instal·lacions de ca l'Escoda s'habilitaren provisionalment per a la producció dels calçats Wamba de Productos Pirelli.

El *Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 24 d'abril de 1954 informava de les obres d'enderrocament de la fàbrica Escoda, especialment de dues construccions emblemàtiques com eren la xemeneia i el portal del carrer Sant Roc. Aleshores ocupava una superfície de 18.000 m^2.

De la vella fàbrica en restava un important pou d'aigua que, com deia el cronista: "No en vano, los capitalistas del ochocientos montaban fabricas allí donde el agua era más abundante. Tengamos siempre en cuenta que no hubiera bastado el dinero y la energia para crear la industria local, si el agua subterránea no hubiera existido generosamente en Villanueva. Para mover las fabricas era preciso el vapor, y para la producción de éste eran de menester dos elementos básicos: el agua y el carbón".

El 1971 s'enderrocaren les darreres construccions que restaven. Avui, el carrer de ca l'Escoda, al capdamunt del carrer sant Roc, recorda la fàbrica cotonera vilanovina.

Un repàs a la contribució industrial municipal ens dóna la següent aproximació a la capacitat productiva de la cotonera vilanovina.

El 1856 es registraven 15 cardes, 5.740 fusos i 70 telers. Entre 1857 i 1859 Santacana, Sadurní y Cía declarava 30 cardes, 6.944 fusos i 125 telers. De 1860 a

[340] Carbonell (1953)

1869 els fusos s'incrementarien a 8.444 i el número de telers a 150.
Des d'aleshores, i fins 1877, amb lleugeres variacions, les dades serien de 34 cardes, 11.704 fusos i 253 telers.
En anys posteriors els fusos es mantindrien al voltant de 11.714 i els telers passarien a 275 i 300, dades que es mantindrien pràcticament inalterables fins el 1884. Posteriorment, entre 1885 i 1888 els recursos declarats per Torrents, Santacana, Sadurní y Cía foren 11.704 fusos i 300 telers, que s'incrementarien fins els 316. A partir de 1890 i fins 1898 Torrents, Escoda, Sadurní y Cía declarava 10.924 fusos i entre 354 i 358 telers.
Joan Escoda Viñas declararia els anys següents i fins 1913, amb lleugeres variacions, 10.344 fusos i 377 telers. Després de l'incendi de 1913, entre 1915 i 1918 l'empresa de filats i teixits de cotó registraria únicament 1.460 fusos i 20 telers. A partir de 1920 i fins 1925 Sucesores de Juan Escoda Viñas registraria 4.460 fusos sense fer cap esment al número de telers. El 1926 els fusos s'incrementaren fins els 6.600.

14.7 Cal Xoriguer

El 18 de febrer de 1854 Pere Puig Escardó, Joan Rafecas Puig i Isidre Marqués Riba sol·licitaven a l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú el permís per aixecar una fàbrica de filats i teixits de cotó. Els terrenys eren propietat de Pere Puig Escardó –un dels socis– i de Miquel Guansé. [341]
En paral·lel es constituïa la societat Puig, Rafecas, Marqués y Cía. L'establiment, popularment conegut per fàbrica de Sant Joan es situava a la sínia d'en Creus de la Creu al raval de Sant Antoni, tocant a la porta de Sant Joan, en terrenys del soci Pere Puig. Contemporàniament, l'indret ha esdevingut el carrer Tarragona al barri de Cap de Creu.
L'Arxiu Comarcal del Garraf recull un document que indica que el 16 de juny de 1855 la Companyia sol·licitava aixecar el portal principal de la fàbrica, que era a punt de finalitzar-se. Aquell any es posaria en funcionament sota la raó social de Puig, Rafecas, Marqués y Cía.

[341] La sol·licitud presentada a l'Ajuntament amb data 18 de febrer de 1854 i signada per Isidre Marquès, Joan Rafecas Puig i Pere Puig Escardó diu: "a tenor del artículo 33 del bando de buen gobierno de 30 de noviembre de 1851 acuden a Vd. solicitando permiso para construir una fabrica de vapor de hilados y tejidos de algodón dentro del huerto propiedad del mencionado D. Pedro Puig y vulgarmente llamado del Creus de la Creu en el arrabal de San Antonio" (ACG, Doc. 2878. Any 1854)
D'altra banda, un document notarial de 20 de febrer de 1854 indica que Miquel Guansé i Bigó, "ladrillero", concedeix a Puig, Rafecas, Marqués y Cía un total de 106.197 pams quadrats de terra, que llinda amb la terra de Pere Puig i Escardó (ACG, Arxiu Notarial. protocols Arxiu Ramona. Protocols 1854)

Amb els anys, però la denominació aniria variant d'acord als socis preferents: Puig, Rafecas, Marqués y Cía (1855-1865), Rafecas, Marqués y Cía (1866-1869), Marqués y Cía (1871-1881), Puig y Cía (1881-1910). En anys posteriors passaria al grup Marqués i, a partir de 1946, l'espai estaria ocupat per l'empresa metal·lúrgica FISA (Fundiciones Industriales, S.A.) també vinculada a la nissaga Marquès.

Simultàniament a la fàbrica de Sant Joan, s'estava aixecant la fàbrica del carrer Sant Roc. La de Sant Joan també seria popularment coneguda per cal Xoriguer, sobrenom de la família Puig. L'*americano* Pere Puig i Escardó (1785-1870), casat amb Rosalia Carsí i Brunet, fou propietari de la sínia del Xoriguer, heretada pel seu fill Pere Puig i Carsí. La marca Xoriguer seria el distintiu dels teixits elaborats. Assumint el sobrenom familiar, a la porta d'entrada a la fàbrica hi situaren una mena d'escultura de ferro que representava un xoriguer, ocell rapinyaire.

El 22 de juny de 1855 els socis principals signaven l'escriptura de la societat industrial Puig, Rafecas, Marqués y Cía davant el notari de Vilanova Josep Marrugat. Ho feien Pere Puig Escardó, Joan Rafecas Puig, Isidre Marqués Riba; Joan Serra Totusaus, comerciant de Barcelona; Salvador Raldiris Carbó i Josep Oriol Puig Ivern. Rafecas i Serra eren vilanovins amb residència a Barcelona.

En els pactes societaris es detallava que el fons general era de 133.950 duros –equivalents a unes 670.000 pessetes– repartits de la següent forma entre els sis socis: Pere Puig Escardó amb 43.500 duros i set interessats, Joan Rafecas Puig amb 27.000 duros i quatre interessats, Isidre Marquès Riba amb 26.700 duros i cinc interessats, Josep Oriol Puig Ivern amb 12.750 duros i cinc interessats, Salvador Raldiris Carbó amb 12.000 duros i dos interessats i Joan Serra Totusaus amb 12.000 duros. [342]

En el cas concret de Josep Oriol Puig Ivern els cinc interessats en el capital que ell representava eren: Gabriel Coll i Puig (el seu cosí) amb 4.000 duros, Raimon Ferrer Artigas amb 2.500 duros, Joan Milà Comas ("vecino de Ribas") amb 1.500 duros, Antònia Clivillé Marcer amb 500 duros i Salvador Domènech Rigual (de Vilanova) amb 250 duros. D'això es desprèn que Josep Oriol Puig aportava un capital propi de 4.000 duros, idèntic al del seu cosí Gabriel Coll.

En el punt setè es nomenava una junta directiva consultiva formada per Pere Puig Escardó, Joan Serra Totusaus, Josep Oriol Puig Ivern i Salvador Raldiris Carbó. D'entre les diferents funcions de la junta hi havia l'assignació de sous, la compra de maquinaria o la de "vigilar en lo general sobre la honradez y legalidad que deben reinar en todas las operaciones de la Sociedad".

Al final de l'escriptura, una anotació datada el 15 de setembre de 1855 indicava que Josep Oriol Puig i el seu germà Fèlix –domiciliat a Barcelona–, participaven a parts iguals de 2.000 duros a l'establiment del "arrabal de Sant Antonio".

[342] Documentació de l'arxiu particular de Josep Oriol Puig i Ivern (ACG)

Jordi Ferrer anotava, en relació al mestre d'obres geltrunenc Josep Salvany i Juncosa (Vilanova i la Geltrú, 1825-1898): "un dels seus primers treballs fou el plànol *Calle en que està la Puerta proyectada para la Fabrica del Sr. Puig y Compañia* realitzat el 21 de juny de 1855 per encàrrec de Puig Rafecas, Marqués y Cia per tal de situar una porta d'accés a la nova fàbrica a la *Calle arrabal de San Antonio* (avui carrer de Tarragona)". [343]

De la posada en funcionament de la fàbrica en donava notícies el mateix Josep O. Puig en carta al seu germà datada el 29 de juny de 1855. La previsió era que totes les màquines estiguessin en funcionament a finals de setembre: "En la fabrica de P.R.M y Cía ya van los batanes y tres cardas, y mañana ya irá una mechera, y así poco a poco [...] Rafecas, antes de venir a ésta para firmar la Escritura, compró 100 balas de algodón de New Orleans a 19 ½ [...] En fin, veremos a fin de año entrante los beneficios [que] reportará, que ya estaría más que contento que fueran como las dos terceras partes de la del Portal. Para mí ésta última es la gran fabrica. Hace 12 días compramos 200 balas al [grupo] Pernambuco. Es decir, tiene algodón para el año".

Als terreny de la fàbrica hi trobaren un pou d'aigua prou generós per alimentar les necessitats de l'establiment.

El 12 de novembre de 1855 l'empresa feia una declaració detallada de la maquinària disponible, comptabilitzant: 24 cardes, 6.536 fusos i 150 telers. [344]

Les cartes de Josep O. Puig també posaven de manifest les dificultats financeres de l'empresa. Així s'expressava en una carta de 12 de juny de 1856: "Se trató tambien sobre poner las dos máquinas [que] faltan para llenar la cuadra de Filatura. Todos conocemos el beneficio que puede reportar, pero tambien sabemos la falta que hay en recursos, pues Vd. no debe ignorar que lo que falta es dinero [...]".Ha de partir Vd. de un principio: que las dos máquinas [de filar] estando en marcha absorven un capital sobre 5.000 duros".

Així mateix, insistien en la necessitat de cercar a Barcelona capitals per invertir. Tot plegat desesperava a Puig, soci de cal Xoriguer i de la fàbrica del Portal: "de trabajar bien y mucho, las fabricas me tienen de muy mal humor pues no puedo creer que ninguna pueda dar beneficio".

El 3 de juliol de 1856 Puig es mostrava optimista en relació als resultats futurs de l'establiment: "[...] porque hasta ahora ha ido como Dios ha querido [...] pero ahora trabaja a las mil maravillas y estoy en la persuasión que ninguna la aventajará, pero falta Capital y entre préstamos y débitos debe la Fabrica 60.000 duros y aunque se necesitan 30 o 40 mil más, pues los fabricantes de pintados antes pagaban a los tres meses y ahora pagan cuando les da la gana".

[343] Ferrer (2011), p.41
[344] ACG, Doc. 2878. Any 1855

El 1857 hi constaven 235 treballadors. En carta de 1 de gener de 1860 el soci Josep Oriol Puig informava al seu germà Fèlix del tancament de l'exercici de l'empresa: "según el balance arroja un beneficio de 24.810 duros. Algo superior a los cálculos que teníamos hechos por lo que estamos muy contentos".
El 1860 l'Exposició Industrial de Barcelona exposava diverses elaboracions de cal Xoriguer: : madapolams, percales i teles tipus suïsses i irlandeses i empesa.
La fàbrica disposava aleshores de 8.760 fusos i 207 telers. El 1862 es disposava d'una força motriu de 65 CV mitjançant una caldera amb condensació i expansió, tres cilindres i quatre tubs bullidors. La pressió produïda era de quatre atmosferes. El combustible era carbó anglès i el consum, en el qual s'incloïa la màquina de preparar, es xifrava en tres quilos i mig per hora i cavall. En aquell moment l'establiment fabril ocupava 400 treballadors amb una capacitat productiva de 8.760 pues de filar i 207 telers.
Cal Xoriguer van obrir dipòsit de gèneres i despatx a Barcelona, primer al carrer Argenteria i després al carrer de Rull.
El 1865 el capital social de 133.950 duros estava repartit de la següent manera: Pere Puig amb 47.900 duros, Joan Rafecas, 26.350 duros; Isidre Marquès, 22.500; Salvador Raldiris, 13.300; Joan Serra, 12.300 i Gabriel Coll i Puig, 11.600. Aquell mateix any, el comerciant Gabriel Coll i Puig havia substituït el seu cosí Josep Oriol Puig Ivern com a nou soci de la Companyia.
Però aquell any també moria Pere Puig i calia fer una nova escriptura, aquella vegada sota la raó Rafecas, Marqués y Cía. Havia passat l'època crítica de la fam de cotó i l'establiment disposava de 4.950 fusos i 120 telers.
El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 18 de juliol de 1868 es feia ressò de innovacions a l'empresa: "Hemos tenido ocasión de examinar en la fábrica de los Sres, Rafecas, Marqués y Cía un sistema de freno aplicado a los telares mecánicos, inventado por el director de la misma D. José Sagarra, el cuál, a más de producir mayor regularidad en el género y buena marcha del telar, suprime con una notable senzillez las cuerdas, romanas y pesas del mismo, y proporciona además otras ventajas".
Quan el 1871 moria Joan Rafecas, la societat passava a denominar-se Marqués y Cía, fent-se càrrec de la gerència Isidre Marquès i Riba. El seu fill Isidre Marquès i Puig era nomenat apoderat i representant de l'empresa a Barcelona.
El 1878 aixecaven la nova fàbrica Marqués Hermanos al centre de la població. És aleshores que l'establiment del carrer Tarragona es coneixerà com la fàbrica vella de cal Marquès. Una dualitat que no perduraria gaire en el temps.
Isidre Marqués i Riba, que continuava com a soci de cal Xoriguer, moria el 6 de maig de 1881. Dies després es produïa el decés del seu fill, i la família Marqués es desvinculava de cal Xoriguer per centrar-se a la nova planta de Marqués Hnos. Arrel d'aquesta circumstància la fàbrica de Sant Joan es convertirà en la societat Puig y Cía

sota gerència de Joan Puig i Carsí (1834-1906). L'empresa s'escripturava el 9 de juliol de 1885.

Obrim un parèntesi per anotar que els Puig Carsí estaven emparentats amb Miquel Puig Catasús, i junts impulsaren societats industrials de filats i teixits de cotó arreu de Catalunya.

El gener de 1847 es constituïa la societat Miquel Puig y Cía. Al costat de Miquel Puig i Catasús hi trobàvem: Cristòfol Puig i Catasús, Manuel i Magí Puig i Carsí; Magí, Isidre i Antònia Puig i Ferrer; Magí i Pere Carbó i Rovira, Jaume Samà i Josep Carreras; pràcticament tots ells emparentats entre ells i provinents de nissagues familiars creuades entre Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú. Després s'hi afegiria Josep Puig i Llagostera, fill del primer.

El pare de Pere Carbó i Rovira, casat amb Madrona Rovira, era productor vitivinícola de Sant Sadurní d'Anoia, i en fou alcalde. Tingueren dos fills, Pere i Miquel Carbó i Rovira

Pere Carbó i Rovira casà el 1822 amb Magdalena Ferrer i Fontanals, pubilla rica de Vilanova i la Geltrú. Antònia Ferrer, germana gran de Magdalena, era casada amb Magí Puig i Catasús, boter que fa comerç amb Amèrica.

El germà petit de Pere, Miquel Carbó i Rovira, establí relacions comercials des de l'Havana amb els germans Puig Ferrer, amb casa de comerç de cotó i altres productes a Nova Orleans. Alhora, els Puig Ferrer i els Carbó estabiliren aliances amb els Casas Gatell de Torredembarra.

Abans de meitat de segle Pere Carbó i Rovira retornà d'Amèrica per invertir en el sector tèxtil. Es Carbó Ferrer i Antònia Ferrer –vídua de Magí Puig– s'associaren amb els Puig, retornats de Cuba. La filla gran d'Antònia, Magdalena Puig i Ferrer casà amb un germà del seu cunyat. Altres dues germanes Puig Ferrer –Madrona i Elisa– casaren amb dos germans Casas Gatell.

El germà Isidre Puig i Ferrer fundaria la seva pròpia fàbrica a Navarcles. La seva neboda Elisa Carbó i Ferrer compraria el monestir de Sant Benet de Bages, on viuria amb els seus fills Montserrat, Elisa i Ramon. Ramon Casas esdevindria el reconegut pintor. [345]

Tanquem aquest parèntesi il·lustratiu de la cohesió de les famílies industrials de l'època amb origen al Penedès, però amb reminiscències a Amèrica i arreu del país.

Tornem a la fàbrica de cal Xoriguer. El 1881 es disposava d'una potència de 140 CV i es fabricaven "elefantes, malagueñas, creas y cretonas", amb una capacitat de 8.660

[345] Aquestes anotacions al voltant de les famílies Puig, Ferrer, Carbó, Casas i demés, corresponen a l'article de la historiadora Gràcia Dorel-Ferré "Ramon Casas i el món industrial" publicat a la revista *Eix.Cultura industrial, tècnica i científica*, nº2 (2016), editada pel Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.

Més dades sobre aquestes nissagues familiars al text de Gràcia Dorel-Ferré *Les colònies industrials a Catalunya. El cas de la Colònia Sedó.* Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1992.

fusos i 221 telers. De fet, tan l'empresa original com les seves derivades fabricaven els mateixos productes.

La revista *Centro Industrial de Cataluña*, corresponent al 1 de desembre de 1888, donant notícia de l'Exposició Universal de Barcelona informava que a la nau número 15, "Puig y Compañia presentan tejidos en crudo y blanqueados con bastante gusto". Així mateix, el *Diario de Villanueva y Geltrú,* en la seva edició de 14 de desembre de 1889 s'informava que a la fàbrica de filats i teixits del Sr. Puig y Cía s'havia instal·lat la il·luminació elèctrica en substitució de la de gas.

El 1891 el gerent de cal Xoriguer, Rossend Puig, tingué un notable enfrontament amb el sindicalista Josep Juliachs, encara president de Les Tres Classes de Vapor, que hagué de retractar-se d'unes declaracions per a no perjudicar els companys. Un acció que, segons Virella, "representà, pràcticament, la mort civil de Juliachs". [346]

Joan Puig moria el 20 de febrer de 1906 i Puig y Cía decauria fins el tancament definitiu el 1 d'agost de 1910. El 24 de maig de 1911 Jaume Riba i Rossend Puig anunciaven la liquidació definitiva de la societat.

La correspondència de Josep Oriol Puig Rovirosa –fill del soci fundador Puig Ivern– aportava detalls de la liquidació de Puig y Cía. Una lletra de Salvador Roig i Serra de 25 de maig de 1911 indicava: "Si el Sr. Puig no tiene indicios de quien puede hacer proposiciones para la Fabrica, me parece también que la subasta será un fracaso".

La junta liquidadora de l'empresa tingué lloc el 9 de maig de 1911 a Vilanova i la Geltrú amb la presència de Rossend Puig i Jaume Riba en qualitat de liquidadors i de Josep Oriol Puig, " representado por éste el Sr. Salvador Roig y Serra".

El 1912 l'establiment fabril era adquirit altra vegada per la família Marquès per incorporar-lo al grup de Fábricas Marqués, S.A. sota la gerència de Isidre Marquès i Soler, net del fundador.

El 1928 es constituïa el grup S.A. Marqués i el 16 de març de 1932 tenia lloc la fundació del grup Sociedad Anónima Marqués, de la que en formaria part la planta de cal Xoriguer. A partir de 1939 es desmuntava la fàbrica de Sant Joan i les màquines eren traslladades a la fàbrica gran de Cal Marquès, entre el carrer Llanza i rambla Samà. Als vells terrenys de cal Xoriguer al carrer Tarragona el 1946 s'hi aixecarien les instal·lacions de Fundiciones Industriales, S.A. (FISA), foneria de ferro dedicada a components per l'automoció, encapçalada per Josep Maria Bultó i Marquès, fill de Pilar Marquès i Francesc Bultó.

Fins el trasllat de la fàbrica als afores de la ciutat, l'espai de Cap de Creu ha estat el terreny més continuadament i inequívocament industrial de la història de Vilanova i la Geltrú. Foren cent cinquanta anys d'activitat fabril –amb interrupcions puntuals– que seguiren l'evolució típica del sector cotoner cap el

[346] Virella (1977), p.74

sector metal·lúrgic.

14.8 Cal Marquès

Els Marquès representaren una veritable nissaga industrial autòctona. Probablement, la seva significació en el temps fou superior a la representada pels Ferrer-Vidal, més focalitzada en el protagonisme del patriarca Josep Ferrer i Vidal. Els Marquès estigueren lligats a dues de les més importants empreses tèxtils de la vila: la fàbrica de cal Marquès i cal Xoriguer, com hem vist en el capítol precedent. Fabricaven filats i teixits de cotó de diferents característiques: teixits en cru, blanquejats, de colors o tenyits. Així mateix la seva influència es va projectar en una de les més importants empreses metal·lúrgiques del segle XX, Fundiciones Industriales,S.A. (FISA). Els hereus d´aquella nissaga continuaven, en encetar el segle XXI, vinculats a una de les empreses resultants del procés evolutiu empresarial representada per Sealed Power Europe i Mahle. Son prop de 150 anys del cognom Marquès lligat a la indústria local.

Cal Marquès esdevindria, per envergadura i extensió en el temps, una de les fàbriques tèxtils més emblemàtiques de la història industrial de Vilanova i la Geltrú; i la segona empresa en importància després de Pirelli.

És evident que darrera tota iniciativa empresarial sempre s'hi troba una persona imponent, un veritable capità d'indústria. Ho havíem vist en el cas de Josep Ferrer i Vidal i la fàbrica de Mar, i es repetiria amb les Fàbriques Marquès i un altre personatge impressionant com Manuel Marqués i Puig (1860-1937).

Com digué d'ell Raimon Soler: "es uno de los representantes más sobresalientes de la segunda generación de industriales catalanes, quienes no sólo contaron con la experiencia acumulada de sus antecesores, sino que tuvieron la oportunidad de obtener una formación técnica". [347]

Manuel Marquès i Puig va néixer a Vilanova i la Geltrú el 15 gener 1860. Era fill de Isidre Marquès Riba –un dels fundadors de cal Xoriguer– i de Rosa Puig Rosell. El seu avi Isidre Marquès i Torrents havia muntat una casa de comerç a l'Havana. [348]

---

[347] Soler (2006b), p.238

[348] Els germans Marquès i Torrents havien fet negocis a Cuba. Isidre Marquès i Torrents havia nascut a Vilanova i la Geltrú el 1787 i va morir a la mateixa ciutat el 1885. S´establí a l´Havana on regentà una botiga fins el 1824 en que tornà a la seva ciutat. Casà amb Mariana Riba. Pare de Isidre Marquès i Riba, soci fundador de cal Xoriguer i fundador de Marquès Hermanos. Josep Anton Marquès i Torrents havia nascut a Vilanova el 1768, ciutat on també morí l´any 1832. També residí a l´Havana on va fundar la raó José Antonio Marqués y Cía dedicada a la consignació de vaixells. Fou administrador de l'Hospital. Finalment, Pelegrí Marqués i Torrents (Vilanova i la Geltrú, 1790-1862) va participar en la Companyia d'abastament d'aigua potable Samà, Raventós y Cía, constituïda a partir de la donació testamentària de Josep Antoni Vidal i Pascual, a qui Pelegrí Marquès havia conegut a l'Havana i el nomenà un dels seus marmessors. Fou alcalde de la ciutat entre el 1836 i el 1838.

Els cinc germans Marquès i Puig foren: Isidre, Rosa, Anna, Ricard i Manuel. Isidre Marquès i Puig –al costat del pare– fou un dels gestors de la fàbrica de Sant Joan fins la mort d'ambdós el maig de 1881. Arrel d'aquesta situació els Marquès abandonaren cal Xoriguer, que quedà en mans dels Puig. A partir de 1872, i després de la mort de Joan Rafecas un any abans, la fàbrica havia adoptat la denominació de Marqués y Cía.

El mateix Isidre Marquès i Riba el 1878 seria el fundador de la fàbrica de filats i teixits de cotó Marqués Hermanos. El seu germà Pelegrí, qui també participava a la societat, fou un altre destacat empresari tèxtil. [349]

Marqués Hermanos, a tocar de la Rasa d'en Miquelet entre els futurs carrers de Josep Llanza i rambla Samà, es constituí el 26 de febrer de 1878 amb un capital de 650.000 pessetes i una capacitat productiva de 2.500 fusos i 50 telers. Els soci principal Isidre Marqués i Riba participava amb 250.000 pessetes, quantitat idèntica a la que aportaven els seus germans, a més de l'aportació de Manuel Olivella i Samà. [350]

Segons opinió de Josep Maria Freixa, Marquès i Riba era l'únic representant de la burgesia industrial vilanovina que sabé crear una nissaga capaç de resistir les sotragades del temps.

Entre 1878 i 1881 coexistiren Marqués Hnos. o fàbrica nova de cal Marquès al centre de la població i l'establiment de Marqués y Cía –cal Xoriguer– o fàbrica vella de cal Marquès al carrer Tarragona.

Marqués Hermanos inicià la seva activitat el juliol de 1878 i la denominació feia referència als fills del fundador Isidre Marquès i Riba, que ja hem enumerat anteriorment, i d'entre els que destacaria el fill petit Manuel Marquès.

Un plànol del 14 d'abril de 1877 mostra els terrenys comprats per Isidre Marquès i Riba per aixecar les noves instal·lacions. Una superfície de 10.131 m2, "terrenos que los Sres. Marqués Hnos. han comprado a D. Cristobal Martí para situar la fábrica". Després que una part de l'àrea quedés escapçada pel pas de la rambla de Salvador Samà i una part dels terrenys fossin venuts a Enric Puig, la superfície disponible quedaria en 9.176 m^2; que després d'una adquisició el 5 d'abril de 1887 arribarien fins els 9.278 m^2.

Carbonell anotava el 6 de juliol de 1877 en el seu dietari: "Han principiado los trabajos para la construcción de una nueva fabrica de hilados y tejidos, situada en la calle de la Federación". El cronista Josep Coroleu situava la inauguració de les instal·lacions de Marqués Hnos. l´any 1879, el mateix any de l'edició de la seva història local. Indicava que disposava de 4.300 fusos de filar i 120 telers, amb una

[349] El vilanoví Pelegrí Marquès i Riba i el mataroní Delmir de Caralt i Matheu constituïen el 1864 a l'Hospitalet de Llobregat la societat Marqués, Caralt y Cía. Francesc Cabana indicava que foren els introductors a Catalunya de la filatura de cànem amb mitjans mecànics. A la mort de Pelegrí Marqués el febrer de 1905 l'empresa assolí la raó social de Caralt y Cía (Cabana 1992, p.292)

[350] Soler (2006b), p.239

força motriu de 160 CV i s'hi fabricaven "semi-retores o malagueñas" de diferents amplades. [351] Els productes elaborats sortien amb la marca identificativa d'una abella estampada als seus teixits. Després de la mort del seu germà Isidre, i un cop finalitzats els estudis d'enginyeria, el 1881 Manuel Marquès (1860-1937) es posaria al capdavant de l'empresa.

Disposaria d'una màquina de vapor de 300 CV de potència fabricada per La Maquinista Terrestre y Marítima, i el 1885 ampliava fins els 200 telers. Aquell any moria l'avi Isidre Marquès i Torrents i Manuel Marquès es convertia en gerent d'una empresa que ocupava uns 300 treballadors.

Marquès, enginyer industrial, era profundament religiós i va ser accionista de la Compañia Transmediterránea i de La Maquinista Terrestre y Marítima. El 1907 es convertiria en president del Foment del Treball Nacional.

El 1897 es constituïa Manuel Marquès y Cía, i en plena política d'expansió el 1912 recuperaven les antigues instal·lacions industrials de cal Xoriguer al carrer Tarragona.

El juny de 1902 cal Marquès organitzava un romiatge a Montserrat amb la presència de 395 treballadors i 19 representants de la família dirigent. La importància d'aquell viatge de tres dies quedava palesa amb la posterior publicació del llibre *Recort de la romeria que a Montserrat feu lo personal de la fàbrica de D. Manuel Marquès de Vilanova i Geltrú, los días 13, 14 y 15 de juny de 1902*. L'esdeveniment rebé el reconeixement de "primera romeria fabril de Catalunya". Fou editat a Barcelona el mateix 1902. El llibret commemoratiu de tan singular activitat, editat a Barcelona el mateix 1902, incorporava un pròleg del prevere Gaietà Soler que recordava les imatges religioses dins la fàbrica i de com l'anada a Montserrat fou una iniciativa dels treballadors. Manuel Marquès es va fer càrrec de la meitat del cost del viatge i l'organització. La romeria, presidida per l'ecònom de Vilanova Francesc Pugés, es realitzà en ferrocarril gràcies a les facilitats donades per Eduard Maristany, gerent de la Companyia MZA. Al santuari, cant del Virolai i sopar de germanor amb cants i poesia. La néta de Manuel Marquès, Carme Bultó, protagonitzà unes ensucrades paraules d'agraïment: "Si bonica es la vetllada / que al meu avi heu dedicat, / es més dolsa la abrasada / de germà que li heu donat".

Encapçalaven la família patronal, Manuel Marquès, l'esposa Concepció Soler "Conxa", el fill Isidre, la filla Pilar, el gendre Francesc Bultó, Manuel Olivella i familiars d'aquest, i diversos nets del patriarca. Alhora, els acompanyaren quatre monges de les germanes teresianes que dirigien l'escola nocturna i dominical de les noies de la fàbrica, a més d'altres clergues, un mestre de cor i un mestre de música. També s'escoltà l'oració de goig i agraïment composta per un majordom de la secció de preparació de filatura.

[351] Coroleu (1878), p.359

En contrapartida a tants honors, i prèvia reunió amb els contramestres, el patró anuncià una reducció de la jornada laboral de dues hores setmanals.
Les jornades foren un veritable paradigma del patriarcat empresarial, emparat en la doctrina del social-catolicisme. Vet aquí algunes de les paraules de Marquès als obrers de la fàbrica, a través dels encarregats:

> Lo motiu d'havervos reunit es pera manifestarvos que es tan gran la satisfacció que'em causa lo espectacle de germanor y bona harmonía que están donant en aquestos moments, que encara que tots quants nos trovam aqui á Montserrat no l'oblidarem, desitjo fer més durader aquest recort lligantlo ab una mellora material que, sense aquesta visita á la Verge, no se'm hauria potser acudit concedirla [...] Modifiqui l'horari de treball de casa, entrant á la fábrica mitja hora més tard cada dia, es á dir, s'entrará a les 5 ½ del matí en compte de las 5; se reduhirá á un quart la mitja hora de brenar, y l'dissapte se parará a las 4 ¼ , de lo qual resultará treballar duas horas menos per setmana [...] Ja sé que aquesta reforma, de moment nos deixará en condicions d'inferioritat respecte de las demés fábricas; pero jo espero que, ajudant Deu, y lo bon zel y afecte que us anima á tots vosaltres, procurareu que ab lo cuydado en tots los serveis y aprofitant bé'l temps "[...] No oblideu que si á Casa desde fa alguns anys se disfruta de pau y bona harmonia entre l'amo y'ls treballadors, no's deu tan sols á las milloras materials ni á las matexas atencions que aquells troban a casa sinó més bé a las milloras morals que he dut a cap, fent que'l treballador no fos conegut á casa no més que pel numero de sa máquina, sino per son nom, per sa persona, per sa conducta moral y religiosa [...] puix sols la Religió pot fer del amo lo pare del treballador; advertintvos que si may per may me vegés contrariat en aquests propòsits, primer desaría de ser fabricant que comportar lo abandonarlos.

La fàbrica va tancar durant els tres dies de romiatge al que assistiren 250 dones i 150 homes. Així mateix, es va fer entrega d'una placa commemorativa a l'abat de Montserrat: "Lo dia 13 de juny de 1902 / pujàrem a Montserrat / la primera romeria fabril / de Catalunya. / ¡ Oh Verge ! benehiunos y feu que / si hem estat los primers no siam los únichs ! / Manuel Marquès y'l personal / de sa fábrica de Vilanova y Geltrú".
Una carta del president del Foment del Treball Nacional Lluís Ferrer Vidal a Manuel Marquès datada el 30 de juny de 1902 indicava: "Entre los rumores de lucha que de todas partes surgen, ha llegado agradablemente a nuestros oídos el eco de la simpatica fiesta que ha juntado en un sólo grupo a los obreros y al patrono, dando margen al trato afcetuoso y a las pruebas de consideración íntima".
Però, com acostuma a passar, la realitat no sempre s'ajustava als preceptes morals que pregonava el gerent de la societat. El *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 11 d'abril de 1905 recollia la notícia següent: "a consecuencia de una amonestación que un encargado de la fabrica de M.Marqués hizo a varias tejedoras, una de estas se vió acometida de un síncope precedido de un violento ataque de nervios que quizás por simpatía se comunicó a otras obreras, teniendo que administrarse a algunas de ellas el correspondiente antiespasmódico".

Manuel Marquès ocupà la presidència del Foment del Treball Nacional entre els anys 1905 i 1907, amb un especial protagonisme i oposició a les polítiques aranzelàries del govern que podien perjudicar l'activitat de la fàbrica Pirelli de Vilanova i la Geltrú

El 1905 Joan Ricart i Soler, nascut a Barcelona el 1879, amb només vint-i-sis anys era nomenat nou director de la fàbrica de cal Marquès. Ricart, expert en teixits, fou una persona estretament lligada a la vida catòlica de la ciutat, especialment vinculat a la Congregació Mariana i al Círcol Catòlic. Fou assassinat durant la guerra el 12 d'agost de 1936 a l'edat de 56 anys, i des de 1954 un dels carrers on el 1946 s'aixecaren les cases pels treballadors de cal Marquès duu el seu nom.

Com ja s'ha dit en parlar de Puig y Cía, el 1912 Manuel Marquès recuperava les velles instal·lacions de cal Xoriguer, al carrer Tarragona. L'indret on el 1855 havia nascut Puig, Rafecas, Marquès y Cía. L'antiga fàbrica lligada a la nissaga familiar estava tancada de feia alguns anys a conseqüència de la crisi. Aquella recuperació tenia una inequívoca càrrega simbòlica, alhora que consolidava la política expansiva de l´empresa.

El mateix Manuel Marquès, en data 20 de febrer de 1912, indicava: "A las tres y media de la tarde se ha puesto en marcha la fábrica después de tan largo plazo de estar parada. Quiera el Infinito concedernos a la par que la salud de mi esposa, en primer término, que por largos años pueda funcionar la fábrica que regentó mi padre (qepd) y mi hermano Isidro (qepd) para el bien nuestro y de Villanueva".

Amb aquella adquisició, Manuel Marqués y Cía es convertia el 23 de maig de 1918 en Fábricas Marqués, S.A. sota la presidència de Manuel Marquès i Puig. El fill, Isidre Marquès i Soler, exercia com a gerent, i el gendre Francesc Bultó i Sert, casat amb Pilar Marquès, s'ocupava de l'assessorament tècnic.

La nova societat s'inscrivia el 8 de juliol al Registre Mercantil, modificant i ampliant posteriorment el capital amb noves escriptures de 24 de juliol de 1920 i 24 de març de 1928. El capital social de la nova Societat Anònima era de cinc milions de pessetes.

Segons Francesc Cabana, cal Marquès "foren els primers que aplicaren el sistema de grans estiratges, patentat per l'enginyer industrial sabadellenc Ferran Casablancas". [352]

Cap el 1915 la fàbrica del centre disposava de 5.800 fusos i 263 telers, mentre que la fàbrica de Sant Joan comptava amb 7.000 fusos i 280 telers.

El 1928 el Consell Administració de Fábricas Marqués, S.A. estava presidit per Manuel Marquès i Puig i integrat pel fill Isidre Marquès, el gendre Francesc Bultó, el consogre Carles Maristany i Benito i els nets Isidre Marques Maristany i Josep Maria Bultó i Marqués.

[352] Cabana (1992), p.229

Amb motiu dels cinquantè aniversari de cal Marquès es va filmar una pel·lícula en format de 35 mm. de les instal·lacions industrials i el procés productiu; i una altra filmació del segon romiatge a Montserrat.

Aquell nou pelegrinatge tingué lloc durant les festes de Carnaval, amb clara intenció d'allunyar els treballadors d´aquelles celebracions profanes. A Montserrat ressonà la "Pregària a la Verge" de l'administrador Esteve Bertran: "Mireu aquesta casa, és una nau guiada fa de mig segle per el mateix timó; no pas sempre amb bonança, també gran marejada ha fet que perillessin la barca i el patró [...] L'amarg record encara ens puny d'una tempesta; núvol d'ala negrosa el firmament cobrí, esgarrifosa onada, terriblement feresta, la febla nau anega, volent-la ai ! engolí [...] Un raig de llum llavores de dalt del cel sortida partint la nuvolada il·luminà al patró; vàreu ser Vós, Maria, qui ens va servar la vida, vàreu ser Vós, oh Verge!, la nostra salvació".

El 16 de març de 1932 la societat es reestructurava i naixia Sociedad Anónima Marqués, amb 2.500.000 pessetes, orientada a l'activitat productiva s'encarregava de la compra-venda de filats i teixits. [353]

Joan Ricart continuava com a director de la fàbrica. En un article al *Villanueva y Geltrú* de 14 de novembre de 1953 glosant la indústria tèxtil local, Josep Carbonell apuntava que la fàbrica S.A. Marquès estava accionada per una màquina de vapor horitzontal bessona de 300 CV construïda a La Maquinista. I continuava: "posteriorment es suprimeix un bessó per un cilindre de baixa, es a dir, que el vapor en sortir del primer cilindre passava a accionar el segon". A primers de segle, però, la màquina de vapor fou substituïda pels motors elèctrics. Segons el director, Joan Ricart: "con la máquina de vapor, a las cinco de la mañana, antes de poner en marcha la fábrica, habíamos gastado más de lo que gastan actualmente los motores eléctricos en todo el día".

L'abril de 1932 l'establiment es veié afectat per una important vaga laboral seguida d'un locaut.

Manuel Marquès i Puig s'havia casat amb Concepció Soler i Pers, vídua del seu germà Isidre. D'aquell matrimoni havia nascut Isidre Marquès i Soler, nebot de Manuel. Del posterior casament entre Manuel Marquès i Concepció Soler naixeria Pilar Marquès i Soler.

S.A. Marqués seria dirigida pels cosins Josep Maria Bultó Marquès i Isidre Marquès Maristany.

Arribada la guerra de 1936, Manuel Marquès s'amagà primer a Barcelona i, posteriorment, es refugià a Donostia, on morí el 7 de novembre de 1937.

Manuel Marquès encara havia participat a La Maquinista Terrestre y Marítima i havia format part dels consells d'administració del Banco de Barcelona o de la Sociedad Anónima Cros.

---

[353] Soler (2006b), p.240

Durant la guerra d'Espanya l'empresa fou col·lectivitzada. S'emeteren vals de deu cèntims i d'una pesseta per poder bescanviar al seu establiment. El 1939, després de la guerra, la fàbrica del carrer Tarragona seria desmuntada i abandonada fins que el 1946 s'hi instal·laria la FISA, vinculada als Bultó Marquès. Tota l'activitat productiva de cal Marquès quedava concentrada a la fàbrica "nova" o "central".
Les circumstàncies polítiques i fiscals afavoriren que –com moltes altres empreses– cal Marquès traslladés el domicili social a Madrid.
Les restriccions elèctriques de la postguerra també impulsaren el 1944 la instal·lació d'un grup electrogen, la popular "burra", sorollosa i que contribuïa a embrutar l'entorn. L'empresa disposava aleshores de 15.000 fusos de filar, 2.800 de tòrcer i 500 telers, amb 1.013 treballadors.
Entre 1946 i 1950 es construïren al costat de l'antic camp de futbol, entre l'actual avinguda d'Eduard Toldrà i l'avinguda Garraf, un grup de seixanta cases unifamiliars amb jardí. Com deia Rosa Maria Martí: "volien donar una manera digna de viure als seus treballadors seguint la idea de la caseta i l'hortet". [354]
Posteriorment, es construïren dotze habitatges distribuïts en dos blocs de pisos amb una pineda comunitària. Tot i que majoritàriament aquells habitatges estaven destinats a treballadors de cal Marquès, també se'n van reservar alguns per treballadors de FISA, cap novetat tenint en compte les vinculacions entre les famílies patronals. El 1974 la fàbrica Marquès fou adquirida pel grup empresarial Valls i Taberner, i els nous propietaris posaren a la venda els habitatges amb condicions preferents pels estadants.
El 1947 el col·legi Santa Teresa de Jesús passaria a ser Escola Patronal de les Indústries Marquès. L'escola estava situada a l'antiga casa Lluch de la rambla Principal. Es feien classes de pàrvuls i estudis elementals per filles dels treballadors i classes nocturnes per les obreres a càrrec de les Germanes de Santa Teresa de Jesús. Per un altre costat, els nois també rebien classes elementals nocturnes.
El 3 d'agost de 1947 la Inspección Provincial de Trabajo sancionava l'empresa per infracció en el treball de menors. Deia textualment: "trabajan 38 menores de 16 años, antes de las 6 de la mañana y después de las 8 de la noche".
El 1948 l´empresa comptava amb un miler de treballadors i es disposava de 15.000 fusos de filar, 3.000 fusos de retorçar i 500 telers.
Els productes de l'empresa destacaven al mercat, especialment teixits de cotó, llençols i sarja. Com en altres indústries tèxtils el soroll dels telers en funcionament dificultava la comunicació entre les teixidores, de manera que desenvoluparen curiosos llenguatges de signes. Als processos de filatura això no calia.
Els primers anys de la dècada dels cinquanta la fàbrica s'amplià en direcció als carrers Havana i Llanza amb noves sales amb telers automàtics de cotó.

[354] Martí (2008), p.333

El 30 de desembre de 1953 ampliava capital fins els 15 milions de pessetes. La societat continuava domiciliada a Madrid. El 7 de novembre d'aquell any l'empresa celebrava el 75 è. aniversari.
El setembre de 1956 moria Isidre Marquès i Maristany, que havia estat un dels gerents de l'empresa vilanovina.
El 1958 l'establiment disposava de 58 màquines contínues de filar amb 23.900 fusos, 7 contínues de tòrcer amb 2.800 fusos, 284 telers i 400 telers automàtics. La plantilla era d'un miler de treballadors.
Una crònica d'aquell any publicada al *Boletín del Curso Politécnico* indicava: "posee una preparación modernísima de gran producción, y que la sala de telares, con unas dimensiones de 100 x 63 metres, es una de las naves más extensas de España, con una capacidad total de 750 telares".
El 1962 moria amb 87 anys Pilar Marquès, filla de Marquès Puig i esposa de Bultó Sert. *Doña Pilar* s'havia convertit en una mena d'institució que causava respecte i temor a parts iguals. La seva profunda religiositat marcà la seva vida i s'implicà especialment en el funcionament de les escoles patronals dirigides per monges teresianes.
El rànquing de les empreses tèxtils de Catalunya el 1968 –segons la revista *Fomento de la Producción*– situava S.A. Marqués a la 13ª posició amb 913 treballadors i per davant de la Colònia Güell, L'Espanya Industrial o Vda. de J.Tolrà, S.A.
L'any 1972 la societat tèxtil Valls i Taberner, propietària de la marca Vda. Tolrà, adquiria una important participació d'accions de S.A. Marqués. [355]
Era el principi de la fi del grup Marquès, i el preludi de la desaparició del sector tèxtil a Vilanova i la Geltrú i a Catalunya. Entre 1974 i 1975 cal Marquès passava a formar part del grup d'empreses Valls Taberner, primer del grup Valls i després del grup Tolrà, amb una pèrdua important de llocs de treball. Amb el canvi empitjorarien substancialment les condicions laborals de les treballadores i treballadors. L'empresa havia adoptat la raó de Industrias Marqués, S.A.
En un darrer intent de salvar l'empresa el 1976 s'abandonaren les històriques instal·lacions del centre ciutat i la fàbrica es traslladà a un establiment de nova planta a la carretera de Vilafranca del Penedès.
L'abril de 1977 s'estava construint la nova fàbrica. L'establiment absorbiria menys personal i es duria a terme un programa de baixes incentivades.
La vella fàbrica fou enderrocada el 1977 i en el seu lloc s'hi aixecaren habitatges al voltant de la nova plaça E.C. Ricart. Malgrat els intents de supervivència, cal Marquès no va superar la crisi dels primers vuitanta i el 1986, sota control de Vda.

[355] Als anys quaranta el grup Valls Taberner eren propietaris del grup Viuda de Josep Tolrà, S.A. amb fàbrica a Castellar del Vallès, i de Manufacturas Valls, S.A. amb establiment a Castelladrall. Els òrgans de gestió serien ocupats pels germans Valls Taberner, Josep, Domingo i Isidre.

de Josep Tolrà, S.A., presentava suspensió de pagaments. El 1990 tancava les portes i les seves instal·lacions foren ocupades per l'empresa Venta Catálogo (VENCA).
Abans de tancar el capítol dedicat a cal Marquès, ens fixem en algues de les dades que ofereix el registre de la contribució industrial municipal.
Entre 1871 i 1881 Marquès i Companyia al carrer Tarragona declaraven 28 cardes, 8.656 fusos de filar i 208 telers.
A partir de 1879 ho fa sota la raó de Marquès Hnos (fundada el 1878) al carrer Federació. El 1879 i 1880 registrava 5 cardes, 2.150 fusos i 50 telers, mentre que el 1881 i 1882 eren 10 cardes, 3.500 fusos i 80 telers. De 1883 a 1896 Marquès Hnos declarava 6.480 fusos i 200 telers. A partir de 1898 i fins el 1903, ja com a Manuel Marquès, registrava 5.832 fusos i 174 telers plans.
De 1904 a 1913 Manuel Marquès declarava primer 6.200 fusos i, a partir de 1906, 5.000 fusos de filar, dos telers Jacquard i entre 202 i 216 telers plans.
Entre els anys 1915 i 1918 l'establiment del carrer Federació tornava a declarar entre 5.800 i 6.250 fusos i un nombre de telers que variava entre els 206 i els 280.
D'altra banda, a partir de 1913 declarava novament la fàbrica de Manuel Marquès del carrer Tarragona, i ho feia amb un nombre de 7.000 fusos de filar els dos primers anys i 7.510 després. El nombre de telers passaren dels 265 el primer any a 280 la resta.

14.9 Cal Ganeta

El dietari de Josep Carbonell, en data 24 de novembre de 1880, donava notícia dels inicis de la darrera gran fàbrica cotonera vilanovina del segle XIX: "Han empezado los trabajos en la nueva fabrica de Hilados y Harinera de Soteras y Cía".
Aquella manufactura de filats i torçats de cotó, amb una instal·lació annexa per la fabricació de farina i moltura de tot tipus de grans, ocupava uns terrenys al costat de la rasa d'en Miquelet, donant al que posteriorment seria la rambla de Salvador Samà.
Soteras y Cía seria la primera fàbrica tèxtil vilanovina orientada exclusivament a la fabricació de filats i torçats de cotó. Després adoptaria operacions de tissatge i el 1885 ja es registrava la instal·lació de 32 telers.
De bon començament fou coneguda popularment com La Farinera o, més ben dit, La Harinera, perquè disposava d'una instal·lació annexa de moltura de gra i farina. La força motriu de vapor de la fàbrica era aplicada al molí. [356]

[356] "Els anys 1887 i 1888 (25 de juny i 11 d'agost), el *Diario de Villanueva* feia al·lusió a l'empresa de Soler, Soteras y Companyia, identificant-la com La Harinera" (Martí 1997, p.162)

Ocupava 65 operaris i tenia una potència instal·lada de 100 CV.
A la meitat de la dècada dels vuitanta es constituïa la nova raó de Soler, Soteras y Cía. Aviat es coneixeria popularment per cal Ganeta, pel fet que Soteras –un dels socis– havia perdut molts diners amb la Companyia del ferrocarril. Es dedicaria a la manufactura de filats i torçats de cotó.
En un article publicat al *Villanueva y Geltrú* en data 7 de gener de 1950, Albert Virella indicava que el 17 d'octubre de 1889 es proclamava l'edicte d'embargament judicial contra Soler, Soteras y Cía per un import de 285.620 ptes.
El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 27 de setembre de 1890 publicava l'anunci de la pública subasta de la fabrica amb el detall de les màquines i altres equipaments. Es precisava que la subasta tindria lloc el 20 d'octubre. L'ordre anava signada a Barcelona el 11 de setembre de 1890. Finalment, sembla que la pública subhasta tingué lloc el 6 de març de 1891 i el 20 de juny era adjudicada a una nova propietat.
L'equip del diari local s'assabenten el juliol de 1891 pel mitjà *L'Eco de Sitges* que la casa Torrebadella Hermanos –amb una fàbrica a Sitges– es farien càrrec de l'empresa. En aquesta situació, el 3 d'octubre de 1891 l'empresa reprenia l'activitat sota la raó Torrebadella Hermanos, empresa de filatures de cotó que havien tingut un establiment fabril a Sitges. [357]
A causa de la mort d'un germà fou liquidada el 1899 i el novembre l'adquiria Ramon Bach. El 1902 Torrebadella es traslladava a Ripoll.
Va fer renovació de maquinaria i reinicià els treballs el gener de 1902 com a Ramon Bach y Hermano, convertida el 1 d'abril de 1928 en Hilaturas Bach, S.A. Hilaturas Bach tenia els seus orígens a la fàbrica dels Comtals a Manresa, creada per Ignacio Vidal y Hermanos, venuda el 1917 als germans Ramon i Pere Bach Escofet.
El 1928 els propietaris de cal Ganeta, sense descendència, feren donació dels immobles a la Casa de la Caritat de Barcelona, i després passaren a l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau de Barcelona.
Iniciada la guerra l'empresa adoptà la denominació de Filatures Bach (incautada). Ramon moria assassinat el 1936. Durant el conflicte l'empresa tèxtil fabricava roba militar amb destinació al front
A la immediata postguerra instal·laren un generador autònom de gasoli, la popular "burra de Cal Ganeta". Amb la mort dels germans Bach, als anys quaranta l'empresa passava a la societat Agreda, Dutú y Cía, S.L. amb casa mare a Zaragoza, on s'havia fundat el 1850. Disposaven de fàbriques de teixits de cotó, lli, jute i cànem a Zaragoza i Barcelona. La part de blanqueig, tints i acabats es feien a la capital aragonesa.
Després fou adquirida per poc temps per la família barcelonina Riba y Garcia.

[357] La fàbrica de filats de Torrebadella es trobava entre la plaça d'Espanya, el torrent de Santa Bàrbara i el camí Fondo. Es fundà el 1882 , inicialment com a Fàbrica Catasús. El 1902 es convertiria en fàbrica tèxtil i després seria ocupada per les fàbriques de calçats Bartés Germans i més tard per Termes.

El 1950 l'empresa comptava amb 8.000 fusos de filar i ocupava 154 treballadors, i aviat passaria a la societat Samaranch Hnos.
Un dels acords de la Comissió Municipal Permanent publicat al mitjà *Villanueva y Geltrú* el 24 d'abril de 1954 indicava: "Autorizar a la empresa Samaranch Hermanos, S.A. para traspassar a su favor la fàbrica de Hilados y torcidos situada en rambla Samá nº18".
El 1954 o 1955, un any després d'estar en mans de Samaranch Hnos, aquests mateixos canviarien la raó de l'empresa per constituir-se en Brocato, S.A. , propietat d'un dels fills, Juan Antonio Samaranch.
En la indústria tèxtil, un brocat –traducció de brocato– és un teixit que incorpora fils d'argent o d'or, que no formava part de la producció de l'empresa vilanovina.
El 1958 la potència instal·lada era de 310 CV.
Aquella fou l'època d'or de cal Ganeta. Hi havia diverses màquines de filar, amb algunes selfactines, i amb més de cinc mil fusos. Hi treballaven 221 persones.
El 1975 l'empresa abandona els terrenys de la rambla Samà per traslladar-se als afores de la ciutat, seguint l'exemple d'altres empreses tèxtils com Marquès.
S'adquirien uns nous terrenys a la zona dels Esbarjos.
Un edicte signat per l'alcalde Josep Piqué el 14 de juliol de 1976 i publicat al *Villanueva y Geltrú* el 24 de juliol de 1976 indicava: "Brocato, S.A. ha solicitado licencia para instalar su industria de fabricación de Hilados de fibra en terreno ubicado en el Camino Mas de l'Artís *Partida La Plana*.
Aquest indret, però, no coincideix amb la ubicació real de la nova planta a la prolongació del carrer Agricultors, o camí de mas Xicarró.
El 17 d'abril de 1977 moria als 78 anys Sebastià Sala Sanmartí, qui durant molts anys havia estat director de la fàbrica vilanovina quan aquesta pertanyia a Juan Antonio Samaranch.
A finals de la dècada Brocato es convertirà en Gisbert, S.A. després de ser adquirida per un empresari valencià. Ignorem si es tractava de Josep Gisbert, empresari valencià del tèxtil des de 1957.
En una entrevista publicada pel *Diari de Vilanova* el 13 de març de 1986 a l'empresari Ramón Solé, aquest declarava que l'empresa propietat dels Samaranch fou venuda a Gisbert "per problemes de tecnologia".
Només un any després, això seria el 1980, la raó Ideval, S.A. es faria càrrec de l'empresa de filatura.
A mitjans de novembre de 1980 hem trobat la primera citació de Ideval, S.A. amb motiu de les eleccions sindicals. Aleshores tenia 126 treballadors.
El febrer de 1982 el *Diari de Vilanova* informava del proper enderrocament de la fàbrica, l'acord de construcció de cinquanta-cinc habitatges a la zona de cal Ganeta i el compromís de conservar la xemeneia de maó de 25 metres.

La xemeneia havia estat restaurada als anys seixanta per tècnics francesos que instal·laren diversos cèrcols de ferro. Ara, els tècnics municipals es plantejaven solucions addicionals per assegurar la seva conservació.
El diari local, en la seva edició del 30 de novembre de 1984, informava: "Ideval S.A. ha solicitado licencia para instalar una industria de hiladura de fibrana y fibres sinteticas en la calle Agricultores s/n".
Entenem que es tractava d'una ampliació d'activitat cap a les fibres sintètiques.
El 13 de març de 1986 el mateix mitjà reproduïa una entrevista feta a Ramón Solé, director gerent d'Ideval. L'empresari, de només vint-i-cinc anys, declarava que la principal producció de la planta eren les filatures de cotó destinades com a matèria primera per empreses que fabricaven tovalloles, llençols o edredons. La producció es centrava exclusivament en el mercat nacional, i els reptes immediats eren la millora de la productivitat i la qualitat per fer front a la competitivitat de Portugal o els països del Magreb. En aquell moment l'empresa ocupava 99 treballadors.
L'abril de 1989 la planta del camí de mas Xicarró patia un incendi que seria qualificat d'estrany per part de la policia municipal. El diari local informava que el foc havia revifat tres cops seguits i que el gerent i els treballadors havien tingut un comportament atípic en no avisar els bombers immediatament.
El darrer apunt que he pogut trobat sobre l'empresa és la convocatòria feta als veïns afectats pel pla parcial d'ordenació del sector industrial Eixample Nord i publicada pel diari local el 28 de juny de 1991. A la llista de convocats hi constava Ramón Solés Germet en qualitat de gerent de Ideval-Sofil.
Aquesta informació no exclou que en aquell moment l'empresa ja hagués tancat definitivament.

La matrícula industrial aporta algunes informacions detallades de la fàbrica de cal Ganeta. Entre 1883 i 1884 la raó Soteras y Cía, domiciliada al carrer Jardí, disposava de 4.920 fusos de filar. El 1885 hi afegia 32 telers, una instal·lació de tint i quatre pedres de moldre gra. Els registres salten a l'any 1892, i fins el 1896 i amb la denominació de Torrebadella Hermanos declaraven 5.000 fusos moguts a vapor.
A partir de 1901 Ramon Bach Hermanos, presentava 4.200 fusos de filar, que el 1906 es convertirien en 5.400 i el 1920 serien 5.300 fusos i 1.040 fusos de retòrcer.

15. La indústria de la llana

Durant molts anys les manufactures tèxtils més tradicionals a Catalunya van ser les de la llana. Aquesta matèria primera provinent de les ovelles estava a l'abast a bona part del territori, i era comú que, especialment, en entorns rurals hi havia llarga tradició de filar i teixir la llana.

Malgrat tot, bona part de la revolució industrial a Catalunya fou conduïda per les grans fàbriques –sovint mogudes a vapor– de filats i teixits de cotó. En aquest sentit, Vilanova i la Geltrú fou un dels casos més paradigmàtics del segle XIX. De fet, van ser les experiències més primerenques de les manufactures de llana i les indianes, que posaren els fonaments del posterior desenvolupament del cotó.

El cotó era una matèria primera vegetal de importació que entra al nostre país a mitjans de segle XVIII i es consolida definitivament al llarg del XIX. Amb tot, algunes zones del país, especialment Castella, Lleó o l'Aragó continuaran tenint una important activitat llanera. A Catalunya aquesta tradició més centrada a les zones pirinenques i prepirinenques, també s'anirà desplaçant cap a àrees més meridionals originant potents focus de la indústria de la llana en poblacions com Terrassa o Sabadell. Algunes dades apunten que el 1765 la major concentració de telers de llana es trobava a Castellterçol i Moià, seguits de La Pobla de Lillet.

El procés de filatura de la llana començava amb el sorteig o classificació de al matèria primera i les fases posteriors de rentat d'impureses, el batut, el "desxunat" (banys d'aigua per eliminar les sals potàssiques de la llana), un segon rentat i el tint. la filatura pròpiament incorporava les fases de cardat, pentinat o filar. Les operacions de torçar i retorçar permetien l'obtenció de fils de diverses propietats. Pel procés de tissatge calia bobinar el fil, ordir, ordir, encolar, desborrar o cosir. Finalment, la fase d'acabat abraçava els diversos processos de fixat, desgreixat, batanat, perxar o tondosar.

Per la filatura s'utilitzaven màquines de filar mule-jennies o selfactines semblants a la filatura del cotó. De manera semblant passava amb el procés de tissatge.

S'utilitzaven altres màquines com la perxa per produir pèl més o menys llarg o la tondosa per tallar el pèl d'un teixit per reduir-lo o igualar-lo.

L'estam era el fil resultant de la fibra de llana que havia estat pentinada abans de la filatura. Els fils més curts es cardaven i es destinaven a fer draps i els fils més llargs i pentinats –l'estam– es reservava per la confecció i fabricació de teixits, catifes o tapisseria.

Hem fet un breu apunt dels processos de fabricació dels filats i teixits de llana abans d'endinsar-nos en els detalls de la que fou la única fàbrica llanera de Vilanova i la Geltrú. Es tracta d'una veritable singularitat enmig d'una potent indústria cotonera i que tingué un recorregut modest.

15.1 La fàbrica del carrer de l'Aigua

Francí, Guardiola y Cía (1855-1856)

El 1853 es constituïa la societat Francí, Guardiola y Cía que instal·lava una fàbrica de filats de cotó a tocar de la rasa d'en Miquelet, al capdavall de l'actual carrer de l'Aigua, a la zona que parcialment avui ocupa la plaça de Catalunya. Per raó de la seva localització fou coneguda popularment com la fàbrica del carrer de l'Aigua.

Sovinteja la confusió en molts textos i monografies que transcriuen el cognom del primer soci com a Fransi, Frasi o Franci en comptes de Francí.

El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 8 de març de 1854 ja indicava que es trobava molt avançada la construcció de la fàbrica de l'extrem del carrer Sant Gregori: "En ella se ha introducido la novedad de cubrirla con planchas de zinck en lugar de tejas como ordinariamente se hace. También las cañerias de desagüe se han hecho de plomo, cosas que no dejan de hacerla más ligera y que no dudamos ofrecerán mayor solidez".

Els anys 1855 i 1856 Francí, Guardiola y Cía constava a la contribució industrial com a fàbrica de filats amb 11 cardes i 4.144 fusos.

Els directors de l'empresa eren Joan Francí i Mata i Joaquim Guardiola i Saladrigas, ambdós comerciants i naturals de Sant Martí de Provençals.

Com feia notar Raimon Soler, aquesta societat presentava una singularitat en relació a les cotoneres locals, atès que els socis que es definien com a comerciants eren tots ells de fora de Vilanova i la Geltrú: els esmentats Joan Francí i Joaquim Guardiola, de Sant Martí; i Pere Francí i Mata, germà del primer i Gaietà Cortés i Martí, ambdós de Barcelona. De manera diferent, els socis inversors vilanovins eren gairebé tots ells propietaris: Francesc Vidal i Ballester, Fèlix Ballester i Ballester i Cristòfol Rafecas i Puig; amb l'excepció de Bonaventura Puig i Rafecas. [358]

Soler aporta les dades del notari Josep Marrugat per constatar que el capital social era de 38.000 duros, més modest en comparació a les empreses cotoneres precedents

A la matrícula industrial de 1857 hi constava Joan Francí com a fabricant de filats i teixits al carrer Sant Sebastià amb 200 fusos moguts per cavall, i un any després, amb els mateixos recursos moguts a mà. El 1865 constava amb una fàbrica de sabó al carrer Santa Madrona. També instal·laria una serra mecànica a la rambla Principal, tot esperant l'adquisició de la fàbrica del Portal del carrer Tetuán.

Llimós, Puig y Cía (1857-1858)

D'acord a Raimon Soler, utilitzant les seves paraules, "el 1856 renovaven escriptura", s'ampliava el capital a 50.700 duros i s'adoptava la nova raó Llimós, Puig y Cía. Seguint les dades del notari Ramona Mayner s'incorporaven a la societat Narcís

[358] Soler (1998), p.119

Font i Amigó, Josep Rovirosa i Castellví, Josep Ferrer i Rossich i Jeroni Llimós, aquest darrer en condició d'administrador.

Nadal y Ribó (1859-1871)

El mateix autor indicava que el 17 de juny de 1858 la raó Llimós, Puig y Cía va vendre les màquines i altres actius a la societat comercial de Barcelona Nadal y Ribó per la quantitat de 38.100 duros. [359]

La venda s'efectuava el 1858. Aquell exercici la fàbrica del carrer de l'Aigua encara es registrava a la contribució industrial com a Llimós, Puig y Cía. L'any següent ja giraria sota la societat Nadal y Ribó que, per primer cop, declarava 50 telers. En relació a la fàbrica del carrer de l'Aigua, Soler ja advertia que la societat "presenta algunes complexitats, ja que durant un temps va funcionar fusionada amb la Fàbrica de la Rambla". [360]

Tot plegat va fer que entre el 1949 i el 1956 la fàbrica de la Rambla estigués sota la raó de Ribó, Ràfols y Cía, mentre que la fàbrica del carrer de l'Aigua quedaria com a Nadal y Ribó a partir de 1859 i fins el 1871.

A partir de 1856 els gerents de la fàbrica de la Rambla Pau Ribó i Josep Maria Ràfols acordaren amb la societat barcelonina Nadal y Ribó constituir una empresa de blanqueig de teixits sota la mateixa raó social i, amb aquest objectiu, llogar uns terrenys a Sant Martí de Provençals. Així ho indicava Roser Galí, que continuava: "En 1857 se firmó un contrato de fusión entre las sociedades Llimós, Puig y Cía –también de Vilanova– y Ribó y Ráfols, que se rompió el mismo año *a fin de evitar conflictos y resentimientos dado el gran número de asociados*. Para aquel entonces, Llimós debía a Ribó 10.809 ptas. Un año más tarde Nadal y Ribó compró en subasta pública el edificio y la maquinaria de la quebrada Llimós, Puig y Cía, por el precio de 190.500 ptas e instaló allí las sociedades Ribó, Ráfols y Cía y la Josep Vila y Cía". [361]

La mateixa autora –estudiosa del holding Nadal i Ribó– indicava que Ribó, Ràfols y Cia aportaren 20.000 duros i la fàbrica de blanqueig i, per la seva part, Llimós, Puig y Cía hi posaren 43.000 duros i el seu edifici del carrer de l'Aigua de Vilanova i la Geltrú. L'aliança havia durat només cinc mesos.

A partir d'aquell moment i fins el 1871 la fàbrica del carrer de l'Aigua quedaria sota la raó social de Nadal y Ribó. El nombre de fusos de filar declarats oscil·laria entre els 2.000 i el 4.820, i s'arribaria als 100 telers instal·lats. El 1862 es declarava: "una caldera amb condensació i expansió, una cilíndrica, dos tubs bullidors, que representaven una força de 30 cavalls i produïen una pressió de tres atmosferes i

[359] Ibid.
[360] Ib., p.131
[361] Galí (2001), p.71

mitja. El consum per hora i cavall era de prop de 3 quilos de carbó". [362]
Segons Galí, el 1868 Nadal i Ribó valoraven l'edifici i la maquinària de la fàbrica de Vilanova i la Geltrú en 214.336 pessetes. Tres anys després la valoració era de 235.552 pessetes.
Per la seva part, Benet Oliva també era prou explícit en qualificar les empreses dels Nadal i Ribó (1828-1875) com "el més gran imperi cotoner de la Catalunya vuit-centista". [363] Segons l'autor es tracta d'un grup poc tractat i esmentat perquè "normalment actuen com a socis comanditaris i no apareixen en les relacions nominatives". N'era una excepció la fàbrica del carrer de l'Aigua de Vilanova i la Geltrú.
El 1855 eren un dels primers contribuents a la matrícula industrial de Barcelona.
Seguint Oliva, els Nadal y Ribó s'havien constituït el 1828 per activitats de compravenda de cotó i altres matèries primeres, semielaborats o peces acabades.
Ells eren "la clara mostra de burgesia *total*, intervenen en tots els camps d'inversió propis de l'època, però se centren en el seu camp natural i d'origen, el cotoner". L'autor precisava que els Nadal y Ribó compraren la fàbrica de Vilanova per 38.100 duros, 13.000 l'edifici i 25.100 la maquinaria
La fàbrica tenia una part de preparació, filat i tissatge i una de més petita de batans i magatzem: màquina de vapor de 30 CV, dos calderes de 40, 14 cardes de 40 polzades, una màquina d'esmerilar, dos manuars de tres caps, quatre metxeres, quatre selfactines de 500 fusos, dos mule-jennys de 120 fusos, sis contínues de 228 fusos, una altra de tòrcer de 228 fusos, set aspis, un bobinador, dos ordidors, vint telers de sis pams i trenta de cinc. [364]
El 1871 es visqueren importants conflictes laborals a Vilanova i la Geltrú. S'iniciaren el 4 d'agost de 1871 en no ser admesos diversos treballadors acomiadats a la fàbrica de la Rambla després d'enceses reivindicacions salarials. Les aturades, dirigides per les Tres Classes de Vapor, s'estengueren a altres fàbriques cotoneres i tot plegat derivà un locaut de greus conseqüències. Després de quinze setmanes de vaga s'arribà a un acord el 4 de desembre.
Jaume Carbonell anotava en el seu dietari el 11 de desembre de 1871: "Hoy han vuelto a trabajar las fabricas excepto la de los señores Nadal y Ribó que la desmontan , llevándose la maquinaria a otra parte, esto se ha ganado".
Efectivament, i d'acord a les indicacions de Benet Oliva, els Nadal y Ribó traslladaren la maquinària de Vilanova a la nova colònia de l'Ametlla de Merola, a l'eix del riu Llobregat. Segons el *Diario de Villanueva y Geltrú* de 5 de desembre de 1871: "efecto pernicioso de la pasada huelga. Ojalá, pués, que no vuelva a repetirse más y en lo

[362] Martí (1997), p.100
[363] Oliva (1999), p.422
[364] Ib., p.443

sucesivo reine siempre la mejor inteligencia entre dueños y operarios" .[365]
El 1872 les instal·lacions buides de la fàbrica del carrer de l'Aigua foren venudes a la societat Samà, Bresca y Cía, que muntarien la primera fàbrica de llanes de Vilanova i la Geltrú.

Bresca, Pi y Cía (1873-1874)
Bresca y Cía (1875-1888)

El 1872 l'empresa canviava altre cop de mans i a partir de l'any següent apareix a la matrícula industrial sota la raó de Bresca, Pi y Cía, una situació que es mantindria fins el 1877. El gerent era Pere Bresca que ja disposava d'una instal·lació manufacturera a Vilafranca del Penedès.
Més enllà del nom canviava l'activitat principal i, a partir d'aquell moment, es convertiria en la primera i única empresa de la ciutat dedicada a gèneres de llana en tot el seu procés: pentinat, filat, teixit, tint i empesa; amb una plantilla declarada de 188 operaris el 1876 i una potencia instal·lada de 35 CV. El nombre de fusos declarats arribarien fins els 5.460 i 127 telers.
La producció mitjana de llana, d'acord a la contribució industrial d'aquell exercici, era de 8.260 peces.
Josep Coroleu, en la seva *Historia de Villanueva y Geltrú* de 1878, aportava molts detalls d'aquesta empresa segons els relats originals de la premsa catalana i de Madrid. D'acord al cronista, a la "fàbrica de merinos, casimires y muselinas" –les mussolines venien de Caxmir i Mossul– es disposava de 5.700 fusos, 132 telers i un motor 85 CV, a més de 114 telers manuals que tenien a Vilafranca del Penedès. I afegia: "tal vez la única en Europa que hace todas las operaciones de esta industria, a saber, la preparación, la filatura, el tejido, la tintura y los aprestos".[366]
Els gèneres produïts havien estat guardonats amb una medalla a l'Exposició Internacional de Filadèlfia.
Anotava que a principis de l'any en curs –probablement 1878– hi hagué visita de l'inspector general de duanes, Sr. Leonardo de Ondarza, especialment delegat pel Ministre de Hisenda i acompanyat pel Sr. Tintoré, president de la Junta d'Agricultura, Industria i Comerç de Barcelona. L'objecte de la visita era "visitar y examinar minuciosamente los géneros de lana que se confeccionaban en la fábrica

[365] En relació al trasllat de l'activitat de la fàbrica vilanovina a una colònia del Llobregat, Benet Oliva –en un altre cas de Vilassar– apuntava que ambdós eren clars exponents d'aquell fenomen que s'ha conegut com el "retorn a l'aigua". Deia Oliva: "Es tracta d'un procés de concentració d'una part de les fases de filatura i tissatge dintre del holding dels Nadal y Ribó en un sol establiment de nova planta, on es fusionen tres fàbriques: la filatura i els 49 telers mecànics de Balsareny, el vapor de Vilanova i el de Vilassar de Dalt; i l'objectiu és ben explícit , *introducir mayor economia y aumentar el producto*. Com hem explicat, l'increment del cost del carbó britànic i l'augment de la conflictivitat laboral a les zones costaneres, afavoriren el retorn d'algunes activitats tèxtils a les fàbriques de riu, a les conques del Ter o del Llobregat, entre altres (Oliva, 1999; p.508)
[366] Coroleu (1878), p.356

de los Sres. Bresca y Cª., cuya perfección y baratura habían llamado la atención del Gobierno, creyéndose en Madrid eran de fabricación extranjera é introducidos por consiguiente fraudulentamente en España". Continuava el relat de Coroleu: "El Sr. Ondarza vió trabajar delante de sus ojos todas las máquinas y útiles del grandioso establecimiento de los Srs. Bresca y Cía quedando plenamente convencido del adelanto en que se halla la industria de los merinos entre nosotros". Aleshores, el director de l'establiment era Eugeni Poulet. Els comentaris eren altament elogiosos: "la fábrica recientemente montada por dichos srs. Bresca en Villanueva y Geltrú con arreglo a los últimos perfeccionamientos de la ciencia, es un establecimiento que honra a España y que de el salen merinos, chales y pañuelos que igualan a los mejores del extranjero, siendo su precio infinitamente más ventajoso". [367]

El gerent Pere Bresca disposava de fàbriques a Vilanova i la Geltrú i a Vilafranca del Penedès.

Coroleu feia referència a l'informe de la Inspección Especial de Aduanas datat el 28 de febrer de 1879 i signat per Leonardo de Ondarza en que es felicitava Bresca y Cía. I del resultat en deia: "lo complacida que ha quedado al ver el resultado de la visita, que han venido a desvanecer de todo punto los temores que pudieron abrigarse en esta plaza acerca de la legítima procedencia de los tejidos en cuestión, en vista de los precios relativamente módicos a que se han espendido en esta capital".

Finalment, Coroleu indicava: "que los establecimientos fabriles de la indicada sociedad, sitos en Villafranca y Villanueva y Geltrú, producen los merinos y demás tejidos de lana en cantidad y con la perfección que ostentan las importantes remesas conducidas a esta capital, debido a la actividad e inteligencia del Gerente D. Pedro Bresca".

Més endavant, la raó es transformaria en Samà, Bresca y Cía amb la directa participació d'Antoni Samà i Urgellés –primer marquès de Samà– que es fa càrrec de la gerència ateses les dificultats econòmiques per les que passava la companyia.

El 1887 la fàbrica disposaria d'electricitat amb sistema de corrent continu gràcies a la instal·lació efectuada per la Sociedad Anglo-Española de Electricidad. [368]

A la mort d'Antoni Samà –el 21 de maig de 1890– les dificultats econòmiques havien empitjorat. El 19 d'agost s'anunciava l'embargament judicial dels seus bens i el 11 d'octubre la fallida de l'empresa. [369]

El març de 1900 els representants tractaven de negociar amb els creditors. Davant la falta de compradors el febrer de 1901 es desmunten màquines i es venen per lots en pública subhasta.

La comissió liquidadora anunciava la subhasta el 14 de desembre de 1900, fent-se

[367] Ib., p.358

[368] Informació facilitada per J.C. Alayo citant la publicació *El Porvenir de la Industria* (Alayo, 2007; pp. 69, 660)

[369] Virella (1990), p.148

extensiva a "toda aquella fabrica de hilados, tejidos, tintoreria y aprestos de estambre, sita en Villanueva y Geltrú, con todos sus edificios, dependencias, maquinaria y enseres que la constituyen [...]".

El *Diario de Villanueva y Geltrú* se'n feia ressò en la seva edició del 22 de febrer de 1901 on s'anunciava la venda de la maquinària en petits lots: "pronto quedaran sólo en ella las paredes y los techos, desmontándose la costosísima maquinaria que, vendida por lotes, ha sido adquirida y continúan comprando diversos fabricantes de Barcelona, Tarrasa, Sabadell y otras localidades, en las cuales parece que sobran las energias y las iniciativas que en nuestra tanta falta hacen".

Un comentari aquest darrer ben eloqüent i que posava en evidencia les dificultats per les que passava la industria local. Les instal·lacions es desmuntaren al voltant de 1905, després d'una nova subhasta efectuada el 26 de juny. A l'hora de tancar es perderen 150 llocs de treball i la instal·lació comptava amb 132 telers. El darrer apunt de la matrícula industrial fa referència a l'any 1888 on s'hi registraven 8.610 fusos i 121 telers.

Un document de l'Arxiu Comarcal indica que en aquell exercici Bresca y Cía disposava entre les seves màquines d'una tondosa, una de tintoreria, cinc màquines d'aprestar, una d'aixecar el pel, una d'aprestar en calent o cinc d'engomar. [370]

El 1901 les instal·lacions buides van ser ofertes als representants de Pirelli que buscaven un espai per establir la seva planta de cables elèctrics aïllats. Finalment, en no trobar-se comprador, les instal·lacions foren enderrocades cap el 1917.

Cap a 1956 Josep Maria Freixa donava noticia de les restes físiques que encara quedaven de la vella fàbrica del carrer de l'Aigua: "los muros de cierre de la fábrica formaban parte del recinto, observándose todavia hoy aspilleras en las paredes suroeste y noroeste". Aquests detalls constructius corresponien a la conflicto de la segona guerra carlina. I continuava:

> Hoy dia todavia existen los arcos de las dos puertas de la C. del Agua que cerraban la d'en Miquelet para proteger el paso de la fábrica textil [...] Por estar cerradas estas puertas el dia 23 de septiembre de 1874, dia del llamado *aiguat de Santa Tecla*, las aguas que bajaban por la Rasa d'en Miquelet se acumularon de tal manera que reventaron e inundaron [...] La fábrica no funcionó al dia siguiente por haber quedado en estado lastimoso y ser difícil el transito por sus alrededores, a pesar de la pasarela de hierro de unos 50 cm de anchura que utilizaban los obrers para pasar la Rasa d'en Miquelet en los dias de lluvia y que se levantaba y bajaba igual que un puente levadizo. Todavia hoy se puede ver la polea acanalada que servia para enrollar la cadena del puente. [371]

La inundació de la fàbrica també la recollia el dietari de Ventosa en apunt d'aquell mateix 23 de setembre: "s'inunda la fàbrica Bresca y Cía degut a l'aiguat caigut.

[370] ACG, Doc 2040
[371] Freixa (1956)

S'inunda la planta baixa amb grans perjudicis per maquinaria i gènere".
De les declaracions a la contribució industrial municipal se'n desprenen les dades següents. Els anys 1855 i 1856 sota la raó Fransi, Guardiola y Cía registraven 11 cardes i 4.144 fusos de filar.
El 1857 i 1858 la fàbrica domiciliada al carrer Sant Gregori girava sota la raó social de Llimós, Puig y Cía declarant 11 cardes i 4.144 i 3.608 fusos, respectivament. De 1859 a 1871 l'empresa de filats i teixits treballava sota la denominació Nadal y Ribó. Fins 1863 declarava 14 cardes, 3.608 fusos i 50 telers; i fins 1871 les dades aniran variant entre 2.000 i 4.820 fusos, entre 5 i 14 cardes i 100 telers el 1871.
El 1873 com a Bresca, Pi y Cía, i puntualitzant que es dedicava als filats i teixits de llana i estam, declarava 2.000 fusos, 31 telers mecànics, 10 telers manuals, una tondosa i establiment de tint. L'any següent els telers mecànics declarats eren 41.
Entre 1875 i 1888 l'establiment del carrer de l'Aigua adoptaria, definitivament, la raó Bresca y Cía com a fàbrica de filats i teixits de llana i estam. En aquell període el nombre de fusos aniria variant de 3.460 a 5.460 o 6.300, oscil·lant els darrers anys entre 8.500 i 8.670 fusos. Els telers també variarien al llarg del temps entre els 75 i els 151. El darrer any de registre, el 1888, Bresca declarava 8.610 fusos, 141 telers –dels quals 20 eren Jacquard– , 2 tondoses i 6 màquines d'aprestar.

16. La indústria metal·lúrgica del segle XIX

A semblança del que havia passat amb la indústria tèxtil, Catalunya va desenvolupar una industria metal·lúrgica sense disposar de la necessària base siderúrgica en trobar-se en un territori sense ferro ni carbó.

Malgrat tot, el país va fer una aportació rellevant com fou la Farga catalana que aconseguia el ferro a partir de la combustió de l'òxid de ferro –abundant en moltes zones del Pirineu i Prepirineus– a partir del carbó vegetal i insuflant oxigen al forn fruit de l'aigua corrent.

Amb el vapor va arribar el maquinisme i, inicialment, la majoria de les màquines utilitzades pel sector tèxtil i activitats auxiliars era d'origen estranger. Ben aviat calgueren especialistes capaços de reparar i condicionar aquelles màquines innovadores i desconegudes des d'un punt de vista tècnic. Però no n'hi havia prou. Poc a poc molts s'atreviren a construir màquines com les d'importació o versions adaptades i millorades. En aquest cas cal citar els exemples de Valentí Esparó, soci de Bonaplata, Rull, Vilaregut y Cía incendiada el 1835. Abandonà el sector cotoner i es quedà amb la foneria. Més endavant i ambla col·laboració de Tous i Ascacibar constituïren La Maquinista Terrestre y Marítima (1855), sens dubte el gran vaixell insígnia del sector metal·lúrgic català.

Un precedent singular havia estat la societat El Veterano Cabeza de Hierro constituïda el 1844 a Camprodon amb un alt forn que utilitzava primer carbons vegetals i, posteriorment, els lignits de Sant Joan Abadesses.

Aquest escenari es el que dugué a l'industrial vilanoví Josep Ferrer Vidal a dir: "En Cataluña se hace todo lo que necesita la fabricación (tèxtil), desde la máquina de vapor hasta el ultimo telar, pero es tal la baratura con que pueden traerse éstos objetos del extranjero, que los talleres de construcción española no pueden sostener la competencia". [372]

La manca de primeres matèries, els entrebancs aranzelaris i la competència estrangera no ho feien gens fàcil.

Molts han estat els establiments de caldereria, foneries, ferreries i altres negocis lligats a la transformació dels metalls que han existit a Vilanova i la Geltrú des de temps pretèrits. El historiador Josep Coroleu ja es referí al calderer Joan Pau Coca que a començaments del segle XVIII fabricà l'àngel del campanar fet de coure i de 14 pams d'alçada, obra de l'escultor barceloní Miquel Llavina.

El 1882 Carles Solanas regentava una foneria de metalls i establiment de lampisteria al carrer de Pàdua, on fabricava canonades i bombes i altres accessoris per gas i petroli.

[372] Maluquer (1984), p.33

A partir dels registres de la contribució industrial municipal fem un seguiment d'alguns dels principals establiments metal·lúrgics de l'època, deixant per un capítol a part aquells que per les seves dimensions i consideració mereixen aquest tractament.
Parlem de la foneria d'Isidre Roset establerta el 1851 al carrer de la Llibertat; els Tallers Tomàs de Manuel Tomàs i Bertran que des de 1862 es dedicà a la fabricació d'elements de lampisteria i canonades d'aigua i gas; i, finalment, la Ferreria de Sant Josep establerta el 1871 a la carretera de Sitges i que aprofità l'espai que havia abandonat la societat Karr, Samà i Soler.
De 1865 a 1896 la matrícula registrava el taller de construcció i foneria de ferro de Joan Baró primer al carrer Col·legi i, a partir de 1871, a la rambla de Josep A. Vidal. A partir de 1880 la raó es converteix en Joan Baró i Guardiola. A finals de segle XIX declarava un cubell de 36 decímetres cúbics.
Entre altres aparells es dedicava a la construcció de premses pel sector vitivinícola.
A partir de 1889 i fins 1897 els registres de matrícula industrial registraven la foneria de ferro de Francesc Mestres i Serra al carrer Forn del Vidre. Després estigué situada a l'antiga carretera de Sitges, actual avinguda Garraf. Sembla que ja funcionava el 1885. A partir de 1893 declarava un cubilot de 36 dm^3. L'establiment dugué el nom de "El Genio Catalán" i s'hi construí la font de ferro que presideix la plaça d'Elies Miró i Soler.
El 1891 apareixia l'apunt d'una foneria de ferro per construcció de maquinària sota la titularitat de Lluís Espoy Machado, com Espoy y Cía situada a la rambla Vidal. El darrer registre era de 1906.
Finalment, consignar que entre 1891 i 1909 es registrava a la contribució industrial la foneria de ferro de Francesc Milà i Batlle –que fou alcalde de la ciutat entre 1903 i 1905–, primer a la rambla Vidal i després a la Platja, declarant un cubilot de 36 dm^3.

16.1 La foneria Roset

Isidre Roset i Soler va néixer al carrer de la Peixateria de Vilanova i la Geltrú el 1819 i moria el 1893. El seu pare Francesc Roset havia nascut el 1784 a la mateixa ciutat i exercia de calderer. Amb trenta anys es casà amb Madrona Soler, també de Vilanova. El fill Isidre, que inicialment treballava d'estanyador, es casà el 1844 amb Teresa Salvany de Tarragona. Tingueren vuit fills: Jaume, Josep, Isidre, Teresa, Josefa, Tecla, Isidre i Albert. Jaume, Isidre i Albert moriren joves.
En morir el pare, els fills Isidre i Josep formaren la societat Hermanos Roset amb l'adquisició de l'herència dels germans.
Isidre Roset Salvany es casà amb Dolors Boes Olivella i tingueren set fills. Isidre Roset

Boes, el fill petit, fou qui es va fer càrrec de la foneria en morir el pare. Per la seva banda, Isidre Roset Boes casà amb Dolors Ventosa i Rovira amb qui tingué dos fills, Joan i Isidre, que posaren punt i final a la foneria.

Però fem un salt enrere. Isidre Roset Soler, amb les 400 lliures catalanes de la dot de la núvia Teresa Salvany va adquirir la finca de la rambla d'Isabel II. D'aquesta manera l'activitat inicial d'estanyador va convertir-se en activitat siderometal·lúrgica.

El 1840 ja experimentà una màquina de vapor per moure els rems en una barca. Sembla que –per la por– l'enfonsaren a cops de pedra durant el primer viatge a Barcelona. També inventà un carro mogut a vapor i sense tracció animal.

El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 4 d'agost de 1850 anunciava que Isidre Roset treballava tota mena de peces de llautó i comprava coure vell al carrer del Palmerar. A l'edició del 20 de desembre indicava: "En la tienda de hojalatero de Isidro Roset se han recibido una partida de lámparas solares altamente recomendables por su solidez y elegancia y por el infimo precio a que se venden". La mateixa publicació, en data de 14 de març de 1852, ja parlava de l'inici d'una "máquina-fundición" a la nova rambla d'Isabel II.

El 22 de maig anunciava que la foneria de ferro colat tenia adreça al carrer del Palmerar i al passeig d'Isabel II. Allà s'hi aplicarien mètodes de foneria moderna apresos a França.

El historiador Josep Antoni Garí situa l'origen de la foneria el 1851: "Desde el año 1851 que tenemos en el Barrio de la Marina una nueva industria debida a D. Isidro Roset, y es, la fundición de hierro, que hace grandes progresos, debidos a la constancia e inteligencia de dicho Sr. Roset". [373]

Si fem cas del *Diario de Villanueva y Geltrú* del 1 de gener de 1851 eren anys de prosperitat per a la ciutat: "Pocas veces se ha presentado a los villanoveses un año bajo tan buenos auspicios como el 1851 en que acabamos de entrar. El vino, nuestro casi producto agrícola, tiene un precio regular, con tendencias a subida, y su consumo se aumenta a proporción que prosperan y se pueblan nuestras colonias".

Tornant al rotatiu local *Diario de Villanueva y Geltrú*, el 19 d'abril de 1852 feia aquest anunci: "Se necesita un joven para aprendiz en el establecimiento de fundición de D.Isidro Roset, que sea de edad avanzada y robusto para poder soportar ejercicios que necesitan de alguna fuerza". O aquesta altra promoció de desembre de 1854: "En la ojalateria de Isidro Roset se coloca cañeria para gas desde el contador hasta el interior de las habitaciones a un precio sumamente módico".

Per la seva part, el historiador Josep Coroleu indicava que : "En 1860, siendo alcalde D. Teodor Creus, fué entregada a la compañia de bomberos una bomba construida

[373] Garí (1860), p.208

en esta villa en la fundición de D. Isidro Roset". [374]

La primera bomba contra incendis de la vila fou la de la fàbrica de la Rambla, i vista la utilitat de l'artefacte, el 10 de maig de 1846 s'obrí una subscripció encapçalada per l'Ajuntament per adquirir-ne una altra.

Un catàleg de Roset de darreries de segle presentava una bomba contra incendis muntada sobre un carro de quatre rodes que potser no diferia gaire de l'esmentada per Coroleu. Disposava d'un cilindre de 80 cm, calia el servei de quatre homes i oferia una projecció de fins a 25 metres. Alhora, registrava un rendiment aproximat de 55 cops de pistó per minut, donant 140 litres. El preu era de 1.500 ptes.

A les darreries de la dècada dels cinquanta el *Diario de Villanueva y Geltrú* tornava a donar notícies de l'activitat de la foneria Roset. Aquesta del 30 de març de 1859: "Hemos oido decir que un joven carpintero deribera de ésta villa trata de construir un pequeño buque de vapor para viajes de recreo a cortas distancias. Si la máquina para dicho buque se construye como se podria bien, en los talleres de nuestro inteligente compatricio D. Isidro Roset, sería el todo un justo motivo de orgullo para nuestra población y un nuevo testimonio de la aplicación y adelanto de nuestros paisanos".

A finals d'aquell any el taller-foneria realitzava reformes, entre elles la construcció d'una xemeneia, fet que podria estar vinculat a la posada en funcionament d'una màquina de vapor. El *Diario* del 1 de desembre se'n feia ressò: "de la elevada y elegante chimenea de ladrillo que es otra de las obras que dicho establecimiento tiene en construcción [...] Otra prueba más de la justicia con que se designa a nuestra villa como otra de las más industriosas del Principado, y por lo mismo, de la nación".

La xemeneia de maó de 17 metres d'alçada –probablement amb intervencions de manteniment– podria ser la mateixa que encara avui s'aixeca a l'interior de l'illa de cases on va haver-hi la foneria Roset, i que amb dues més esdevenen talaies i muts testimonis de la Vilanova industrial .

El 1870 Isidre Roset havia localitzat en un terreny de la seva propietat un brollador d'aigües minero-medicinals bicarbonatades, magnesianes i ferruginoses que convertí en un centre d'aigües. Dos anys després sol·licitava patent d'invenció del Ministeri de Foment per una banyera a la que arribava aigua del pou calefactada després de passar per dues calderes.

El catàleg oficial de l'Exposició Regional de Vilanova i la Geltrú celebrada el 1882 feia una presentació del "Manantial de agua carbónica-ferruginosa-magnesiana de Nuestra Señora de las Nieves propiedad de Isidro Roset" fent especial esment de "la Bañera Roset, la más perfeccionada hasta el día, y que por sus excelentes cualidades ha obtenido dos diplomas de los reyes Amadeo I y Alfonso XII en cuyos documentos acreditan de una manera real y positiva el privilegio de invención".

---

[374] Coroleu (1878), p.336

El projecte de petit balneari que duia el nom de Nuestra Señora de las Nieves no tingué l'èxit esperat, però, segons Freixa, l'aigua es venia en caixes de divuit ampolles. La font permetia un cabal suficient de 48 banys diaris per tractar el reuma.[375]

El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 5 de setembre de 1895 anotava el preu dels serveis que s'oferien : "Precios de los baños de pila: agua dulce (1,00 pta), agua del mar (1,25 ptas), sulfurosos (2,50 ptas), alcalinos (2,50 ptas), nitrogenados (2,50 ptas); Precios de las duchas: agua dulce fria (1,25 ptas), agua dulce caliente (1,50 ptas), agua de mar fria (1,50 ptas), agua de mar caliente (1,75 ptas)". S'informava que s'aplicaven descomptes en funció del nombre de banys.

Seguint amb el capítol de les anècdotes, el diari *Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 23 de setembre de 1949 publicava un article d'Albert Virella titulat "El ciclismo y Villanueva". Hi explicava una de tantes construccions singulars d'Isidre Roset: "La era de los velocípedos duró varios años. De ellos derivaron aparatos más o menos complicados. Entre los de más complicación debemos citar el que hízose construir el Sr. Francisco Gumà por el mecánico D. Isidro Roset, capaz para cuatro personas y provisto de toldilla, en el verano de 1881".

D'altra banda, el dietari de Ventosa anotava que el 12 de juny de 1882 va rebentar la caldera d'una petita màquina de vapor de la foneria de ferro d'Isidre Roset, causant molts desperfectes materials però sense desgràcies personals.

Començat el segle XX s'anunciava com a "Fundición, Construcción y Reparación de Máquinas" fundada el 1845 i establerta al carrer Immaculada 128-130.

Un dels documents il·lustratius de la seva diversitat constructiva és el catàleg editat el 1895 amb l'epígraf "Fundición Talleres de Construcción de Roset Hermanos. Catalogo especial de Maquinaria (…)". El catàleg de la foneria Roset presentava dibuixos molt detallats dels seus productes de sèrie amb els elements constructius, mides i preus de tota mena de màquines, eines i instal·lacions com sínies per impulsar l'aigua, aixetes, reixes de foneria, pastadores mecàniques de pa, banyeres, màquina de vapor, cuines econòmiques, transmissions, molinets, peces de coure i llautó , fonts publiques, premses de vi, oli, hidràuliques, sínies, molins per a xocolata, màquines per pastar farina, premses per la fabricació de fideus i pastes de sopa, serres, cuines econòmiques, bombes contra incendis, boques de forns de pa, fogons per coure i per planxar, politges, màquines de moldre, forns, cuines econòmiques, planxes per a cuines, vàlvules de pas, baranes. També construïa cabrestants per varar les barques dels pescadors i oferia servei de reparació de telers, baranes, balcons …

En aquest sentit, son diverses les intervencions dutes a terme per Roset al servei de la industria i les infraestructures de la ciutat. El gener de 1860 construïa les peces de fosa per una bomba contra incendis per l'empresa cotonera Puig y Cía. Serien els

[375] Freixa (1959), p.205

mateixos fabricants de teixits que se la muntarien i ajustarien, un cas ben poc habitual. En relació a la canalització de les aigües potables a Vilanova –que serien una realitat el 1861– la premsa local indicava que a la foneria Roset s'estaven construint "unas magníficas llaves de registro para la cañeria de aguas potables compuestas de bronce en su mayor parte para impedir la oxidación". Això passava el 23 de novembre de 1860.

Els registres de la contribució industrial ens aporten la següent informació.

Entre 1853 i 1857 apareix el taller de construcció de Isidre Roset al carrer del Palmerar. A partir de 1858 el mateix negoci ja apareix domiciliat a Isabel II, actual carrer Llibertat. El registre es manté inalterable fins els anys setanta, quan l'activitat modifica l'epígraf de "taller de construcció" pel de "taller de metalls" (1871), "taller de fundició" (1872), "fundició de ferro colat" (1874) , "fundició de ferro" (a partir de 1875).

Fins 1894 es manté l'activitat, el domicili i la titularitat, tot i que s'alterna el nom de Isidre Roset amb el de Isidre Roset i Soler. De 1895 a 1901 la raó passa a ser Roset Hermanos com a fundació de ferro al carrer Llibertat i els dos darrers anys a la rambla de la Pau. Es declara un cubilot de fosa de volum 36 dm^3.

Entre 1902 i 1917 es modifica novament la titularitat, ara com a Josep Roset, alternant l'activitat de taller de manyeria amb el de taller de construcció de màquines amb domiciliació a Immaculada. Cal dir que l'indret de l'activitat és sempre el mateix, malgrat el canvi de denominació.

El 1925 i 1926 el negoci girava a nom de Dolors Boes i Olivella, declarant un cubilot de 35 dm^3.

Finalment, de 1930 a 1947 el negoci queda sota la raó de Isidre Roset Boes com a foneria de ferro, taller de manyeria o taller mecànic, al carrer Llibertat o carrer de Calvo Sotelo, com s'anomenà després de la guerra.

16.2 La ferreria de Sant Josep

La foneria Karr, Samà y Soler s'inaugurà el 1863 a Vila-rodona, a l´Alt Camp, on hi havien fargues i també carbó vegetal que seria utilitzat com a combustible. L´empresa, que rebia el nom de Ferreries de Vila-rodona, no prosperaria com s´esperava. La iniciativa explotava, entre d´altres, unes mines de ferro de Bonastre. El mineral es portava amb carro pel camí de Valls fins a Vila-rodona. Les mines de Bonastre aportaven també: plata i plom.

D'aquestes explotacions mineres en parlava el *Diario de Villanueva y Geltrú* de 4 de maig de 1855: "Hemos visto algunos trozos de mineral extraido de la mina que actualmente se explota en el término de Bonastre (…) Entre los trozos de filón que se

han traido a Villanueva, hay uno de 35 libras y otra de 26, cuyo principal material beneficiable consiste en plomo y plata".

Josep Santesmases ha estudiat els darrers anys de l'elaboració de ferro a la farga de Vila-rodona, just abans del seu trasllat a Vilanova i la Geltrú des de la població de l'Alt Camp. Un període de dos anys iniciat el 1863 en que s'aplica un nou sistema de producció importat de França per l'enginyer Eugène Karr, un dels tres socis de la societat Ferreries de Vila-rodona o Ferreries de l'Àncora. Santesmases anotava que, molt probablement, abans d'aquesta etapa, l'establiment funcionava pel sistema de farga catalana. [376]

A la farga de Vila-rodona, a diferència del sistema de forja catalana on es partia del mineral de ferro, es partia del ferro colat o de fosa. Els lingots de ferro colat es dipositaven en forns de carbó vegetal on s'insuflava l'aire. Un cop la massa era fosa es tractava amb mall a l'enclusa. Les barres rectangulars passaven posteriorment als cilindres laminadors. Santesmases apuntava que "el resultat diari de les quatre afinaries era de 3.120 kg" i que calien 4.368 kg de ferro de fosa i la mateixa quantitat de carbó. Amb tot, el "mètode Karr" estalviava –respecte del sistema alemany– combustible, ferro colat i hores de treball. Cada afineria amb quatre operaris treballava a 24 hores. S'hi fabricaven diversos tipus, qualitats i perfils de ferros per reblons, cadenes, claus o ferradures. El 1863 hi treballaven 40 obrers i l'autor identificava diversos treballadors francesos i un de basc. [377]

L'autor ressegueix la informació donada pel llibret de Manuel González *Las ferrerías de Vilarrodona. Descripción de las fiestas celebradas los dias 9 y 10 de junio de 1863 con motivo de a inauguración de las mismas* … de 40 pàgines i editat a Tarragona el mateix any.

El 1863 s'inaugurava la societat Karr, Samà i Soler, formada per Eugène Karr i els vilanovins Joan Samà i Martí i Joaquim Soler i Serra. [378]

Karr era un enginyer francès, director de ferreries a França i vicecònsol del seu país a Barcelona. Havia publicat diversos articles tècnic i era germà del reconegut periodista i escriptor francès Alphonse Karr. [379] Del seu matrimoni amb Emília Alfonsetti el 1865 naixia Carme Karr, escriptora, periodista i educadora, figura destacada del feminisme.

Joan Samà i Martí, germà de Salvador Samà, era un membre destacat de la nissaga comercial dels Samà que comerciaven amb Cuba i altres indrets. En tornar de l'Havana es va instal·lar al barri mariner de Vilanova on es dedicà a l'exportació de vins i aiguardents i a la construcció de bótes. Després es dedicaria a projectes

[376] Santesmases (2007), p.247

[377] Ib., p.252

[378] Erròniament, Albert Virella atribuïa la participació a Antoni Samà i Urgellés (Virella 1990, p.141)

[379] Havia publicat algunes obres al voltant de la tecnologia dels alts forns, en els que gaudia d´una important experiència. Karr defensava la utilització del carbó vegetal com a combustible amb avantatge sobre el carbó mineral utilitzat pels anglesos. Argumentava un important estalvi de combustible. Karr va morir a Barcelona l´octubre de 1880 (Cabana 1992, 22)

urbanístics i cap el 1855 ja destacava com el principal contribuent de la ciutat. Fou un dels principals accionistes de la societat Samà, Raventós y Cía pel proveïment d'aigua potable a la ciutat. Fou un cas singular en no haver invertit mai en cap fàbrica cotonera de la ciutat. Morí el 14 d'abril de 1864 sense fer testament.

Molt probablement, el seu interès en el negoci tenia a veure en que la ferreria fabricava els cèrcols de ferro per fer les bótes a Vilanova.

Per la seva part, Joaquim Soler i Serra (l'Havana, 1824 – Vilanova i la Geltrú, 1878) també era un comerciant de Vilanova i la Geltrú , que seria el gerent de la Ferreria de Sant Josep de Vilanova i que es faria càrrec de les instal·lacions de Vila-rodona. Joaquim Soler era cunyat de l'industrial Josep Ferrer Vidal –casat amb la seva germana Conxita–, i era propietari de la masia Sardet.

El seu pare Pau Soler Roig havia fet fortuna a l'illa de Cuba. Tenia la casa al carrer Caputxins i fou marmessor de Josep Antoni Vidal i Pascual, propietari agrícola, regidor de l'Ajuntament i un dels fundadors de la Casa d'Empara. [380]

La farga de l'Alt Camp es va muntar al costat esquerra del riu Gaià en una zona on, probablement, des d'època medieval hi havia tradició de fabricants d'eines de tall i activitats lligades al ferro.

Albert Virella apuntava que l´any 1857 els diferents socis ja tenien el permís per fer una resclosa al riu Gaià amb l´objectiu d´aprofitar l´aigua per l´empresa. [381]

Josep Santesmases apuntava que la nau de producció tenia uns 14 metres d'amplada pel doble de llargada. L'establiment disposava entre altres elements de: "una máquina soplante hidráulica. Un martillo pilón, mazo ó de vapor. Un gran martillo hidráulico. Un martinete idem". Es precisava que el "martillo pilón" de 1.800 kg de pes havia estat fabricat a França. [382]

Altres elements considerables eren la força hidràulica que disposava d'una gran roda de 10 metres construida per La Maquinista Terrestre y Marítima i una potencia de vapor efectiva de 40 CV. La inauguració tingué lloc els dies 9 i 10 de juny de 1863 i comptà amb la participació de diverses persones de Vilanova i la Geltrú. En aquella ocasió el soci vilanoví Joaquim Soler aprofità una intervenció per demanar al governador de la província la millora de la carretera de Valls al Vendrell. Per la seva part Eugène Karr pregonava que els seus ferros competirien amb els de Suècia. L'acte comptà amb un àpat i parlaments commemoratius, ball i ofici.

La foneria fou operativa entre els anys 1863 i 1870.

L´any 1870 els responsables de l´empresa es plantejaren el seu trasllat a Vilanova i la Geltrú. L'historiador Jordi Nadal anotava alguna hipòtesi que podia argumentar aquella decisió empresarial. Es referia als tres socis: "Saben perfectament que

[380] Puig Rovira (2003), p.321
[381] Virella (1990), p.141
[382] Santesmases (2007), p.250

l'afinació del lingot amb carbó vegetal, els condemna a produir ferros superiors, de poc consum, massa costosos, per exemple, per a fer-ne carrils". [383]

Per la seva part, Santesmases també aportava diversos arguments en relació a l'extinció de l'activitat a la farga de Vila-rodona. Anotava la dificultat de les comunicacions tan cap a Valls com el Vendrell, la importació de carbons de França, la llunyania dels centres de producció, i allò mateix que Jordi Nadal va identificar com "la condemna" a que els abocava els procés d'haver de fer ferros superiors i, per tant, de poc consum.

D'altra banda, el fet del trasllat a Vilanova i la Geltrú s'explicava per l'origen de dos dels socis i perquè la producció "s'encaminà cap els cèrcols de bota, producte de molta demanda en aquella població exportadora de vins".

L´aposta per estar prop de les matèries primeres va sacrificar en aquest cas un distanciament important dels centres de consum metal·lúrgics de l´època. El difícil accés dels seus productes al sector de l'elaboració de carrils –com deia Nadal– representava un important problema estratègic atès el moment especialment expansiu de la indústria ferroviària. El ferro estranger de importació es barrejava amb ferralla proporcionada per la incipient indústria metal·lúrgica del país.

Des d'aquell moment la farga de Vila-rodona passà a propietat de la família Villaró i es dedicaren a la producció d'articles d'aram manufacturats a partir de l'estirament del coure.

D'acord a les dades aportades per Santesmases el declivi definitiu s'inicià amb l'aiguat de Sant Cinto del 17 d'agost de 1921, que acabà amb el seu embargament quatre anys més tard.

L´agost de 1871 s'inauguraven a Vilanova i la Geltrú les noves instal·lacions sota el nom de Ferreria de Sant Josep, a partir de les restes de l´antiga empresa. Cabana atribuïa el nom al fet que venien i comercialitzaven els seus productes a la rambla de Sant Josep de Barcelona.

Com hem dit, en el trasllat hi pesà la influència dels socis vilanovins i l'oportunitat de subministrament cèrcols de ferro a un important sector de fabricant de bótes. S´instal·laren a la part de llevant del torrent de la Pastera, al costat del pont que el travessava, tot just on s´iniciava la carretera que anava cap a Sitges. Allò eren aleshores els límits de la vila, els afores, a tocar de la porta de la muralla carlina que hi havia a l´actual carrer Codonyat. Estaria localitzada a l´actual confluència del carrer Unió i l´avinguda del Garraf.

El mes de novembre de 1870 la premsa es feia ressò del trasllat del martinet que fou arrossegat per un carretó amb vint mules.

Fabricaven, segons Josep Maria Feixa, cèrcols i fleixos de ferro, potser bona part

[383] Nadal (1991), p.169

dedicats a la indústria de bótes. També feien ferros rodons i quadrats i una mena de perfils o barres-canals que, segons sembla, eren poc fabricats al país i en general bigues per a la construcció. [384]

Els directors industrials de l´empresa eren el francès August Dumas i Pau Puig, mentre que la gerència estava en mans de Joaquim Soler i Serra.

El dietari personal de Jaume Carbonell recollia la notícia el 3 de gener de 1872, mesos després de la inauguració: "A dia quince de Agosto de 1871 se inauguró con toda solemnidad una ferrería, al punto carretera de Sitges, lleva el titulo de Ferreria del Sr. José".

Entre 1873 i 1874 la societat operava –d'acord a la contribució industrial– sota la raó de Marquès, Alegret y Cía, declarant un taller de forja, forn i un tren de cilindratge al carrer Codonyat. Francesc Cabana apuntava una producció màxima de 2.000 tones anuals. La màquina de vapor tenia una potència de 70 CV i havia estat construïda a Marsella. [385]

L'empresa tingué, però, poc recorregut. La foneria, també coneguda per "la farga", fou desmantellada a les primeries de 1875 i les màquines traslladades a les noves instal·lacions del que havia estat la Ferrería de Castanys y Cía a la vila de Sants. Cabana aportava alguns arguments per justificar el trasllat de l´empresa de Vilanova i la Geltrú a Sants. S'esmentava el descobriment a Gavà d´un a veta o jaciment d´hematites o òxid de ferro, apte per a la seva transformació en ferreries i molt especialment destinat a l´alt forn de la nostra ferreria de Sant Josep. De ben segur que la importància creixent del mercat de l´àrea barcelonina també esdevingué un factor fonamental.

En aquesta segona etapa a la capital catalana, entre els anys 1875 i el 1885, la ferreria es convertiria en la segona instal·lació més important de Catalunya d´aquestes característiques després de la de la Mare de Déu del Remei. En aquest període s´abandonaria la fabricació de cèrcols de ferro i es centraria en les biguetes de ferro i en les ferradures pel bestiar. El titular únic en aquells moments era Ignasi Marquès i Bolet que morí el 1885.

16.3 Els Tallers Tomàs

Els terrenys del carrer Codonyat que entre 1871 i 1875 acolliren la Ferreria de Sant Josep, anys a venir serien ocupats per una altra de les empreses emblemàtiques de la ciutat vinculades al sector del metall, els Tallers Tomàs, fundats el 1864 pel vilanoví Manuel Tomàs i Bertran.

[384] Freixa (1959), p.113
[385] Cabana (1992), p.25

Manuel Tomàs i Bertran havia nascut a Vilanova i la Geltrú l'any 1836, i moriria a la mateixa ciutat el 1885. Provenia de la coneguda família local de "cal Salvet". Ja el 1859 es tenia notícia de la "hojalateria" –fabricacions amb llautó i altres materials– de Manuel Tomàs al número 1 del carrer de Sant Gregori, i el 1862 registrava l'establiment de lampisteria i fabricació de llaunes al número 1 de la plaça de la Verdura o de les Cols. Malgrat el ball de noms de carrers, es tractava del mateix indret, just als baixos de l'edifici del Foment Vilanoví, aleshores Círculo Villanovés. Cap el 1867 disposà d'un primer establiment de producció de canonades per aigua i gas al carrer Col·legi, d´on hagué de marxar per les protestes dels veïns molestos per les emanacions desagradables dels betums i altres matèries insalubres. Aquest fet determinà que, finalment, optés per ocupar les velles instal·lacions de la ferreria de Sant Josep al capdavall del carrer Codonyat, a la carretera de Sitges i al límit de la vila.

Aquesta determinació tampoc va solucionar els problemes derivats de la convivència veïnal, doncs el 1879, com constatava Josep Maria Freixa, s'estaven buscant solucions a "las protestas de los vecinos por las emanaciones fetidas de las materias resinosas de la fabrica de tubos de chapa y betún que poseia Manuel Tomàs en la calle Membrillo, en la que fundia sustancias resinosas y nauseabundas que empleaba para el embetunado y asfaltado de tubos". [386]

A les noves instal·lacions s'hi fabricaven tubs d´acer asfaltats, combinació de xapa i betum o quitrà, una tecnologia innovadora de l´època, dedicada especialment a les conduccions d´aigua i gas. Patentà alguns models de canonada d´acer revestida d´una capa de morter asfàltic o quitrà especial que protegia de l´oxidació.

El seus coneixements i tècniques esdevingueren tot un referent del sector. En aquest sentit, el 1902 Ventosa esmentava al seu dietari el negoci de Francesc Saavedra dedicat a la "fabricació de tubs per conduccions, sistema Tomàs".

Cal tenir en consideració que era el moment de la construcció i ampliació de les xarxes de subministrament d´aigua potable a moltes ciutats del país, així com els inicis de la gasificació pública, conjuntura que afavoria uns notables increments de la demanda dels productes elaborats per Tomàs. Ell mateix fou un dels pioners en l'elaboració i instal·lació de canalitzacions d´aigua.

A Vilanova també fabricaven canonades d'acer asfaltat Roig Hermanos. El 1907 Joan Sas també es dedicaria a la fabricació de canonades de ciment per a conduccions d'aigua, gas, matèries fecals i cables elèctrics.

L´increment de les xarxes de subministrament anava paral·lel al moviment de industrialització del país. Les primitives canonades de material ceràmic aviat serien substituïes pel plom i el ferro.

[386] Freixa (1959), p.266

Tal com assenyalava Jordi Nadal en parlar de l´evolució de la metal·lúrgia a Catalunya: "En el segle XIX, les ciutats tocades per la industrialització han hagut d´establir uns sistemes de canonades nous, capaços de resistir les noves pressions. Abans, els tubs de ceràmica eren suficients. Ara, la força de l´aigua i molt especialment la del gas reclamen uns materials distints, de més consistència. El metall pren el relleu del fang. Les canonades de plom i més encara de ferro esdevenen una especialitat rellevant dins el sector de les construccions metàl·liques". [387]

Els calderers francesos Soujol i Janoir, establerts a Barcelona el 1852, foren els introductors d´aquells nous sistemes de canonades de ferro a l´Estat espanyol. L´any 1860 obtingueren un privilegi per fabricar canonades de xapa embetumada, seguint el sistema Chameroy o sistema francès que reduïa la porositat del ferro colat i incrementava la seva resistència. Més endavant, amb la desaparició de Janoir, la societat es transformava en Soujol y Cía.

Com indicava Francesc Cabana: "Tomàs va optar també pel mètode francès de la canonada de ferro embetumada, però amb una variació important: utilitzava ferro dolç –acer– galvanitzat, en lloc del ferro colat tradicional. Tomàs obtingué un privilegi de fabricació per aquest sistema en que l´acer era recobert per una pel·lícula de zinc". [388] El ferro colat tenia molta porositat, facilitava l´oxidació i no permetia la soldadura. L'acer galvanitzat guanyava en resistència, era més durador, econòmic i fàcil de muntar i desmuntar si així es requeria, fet improbable en el cas del ferro fos. Els avantatges eren evidents, però la competència era ferotge. Com deia Nadal: "des de 1862, Soujol i Janoir han hagut de compartir la parcel·la amb Manuel Tomàs, instal·lat a Vilanova i la Geltrú per a produir-hi un article que sembla calcat del dels francesos. De tota manera la rivalitat és més nominal que real: tot i la seva migradesa, el mercat espanyol és prou ample per a encabir-hi totes dues empreses". [389]

Cabana apuntava que el 1871 li foren adjudicats els 14 quilòmetres de canalització d´aigua de la ciutat de Tortosa. Mentre, el 1876 els socis francesos havien cobert la canalització d´aigua de seixanta-cinc ciutats de l´Estat, i el gas en altres trenta-tres poblacions.

El 1882 la Empresa General de Conducciones de Agua –nom comercial de l´empresa de Manuel Tomás– havia canalitzat un total de vuitanta-dues localitats.

Es donava la circumstància que la societat Soujol i Companyia havia fet la primera canalització d'aigua potable a Vilanova i la Geltrú el 1861. També havien fet la canalització d'aigua i gas de Vilafranca del Penedès. En aquelles èpoques, Tomàs encara no es dedicava a la fabricació de canonades.

Manuel Tomàs fou el impulsor i adjudicatari de la segona canalització d'aigua que

[387] Nadal (1991), p.198
[388] Cabana (1992), p.163
[389] Nadal (1991), p.199

el gener de 1880 dugué l'aigua des de Santa Oliva. Amb aquest objectiu Tomàs constituí el 1877 la societat Acueducto Villanovés, coneguda popularment com *l'Aigua Nova*.

El 1889 la publicació *La Ilustració Catalana* dedicava un reportatge als Tallers Tomàs de Vilanova i la Geltrú signat per García del Real. En manllevem alguns paràgrafs reproduïts per Cabana:

> Estan emplassats tocant amb l'estació del ferrocarril directe de Madrid á Zaragoza y Barcelona. Constan d'un gran quadrilátero de 111,264 pams quadrats, hont s'han construhit, entrant desde la carretera de Barcelona, hont comença la fatxada principal de 71 metres, y's troban á la dreta las oficines y despaig dels directors de la casa, y á la esquerra la porteria y quadra. Un gran pati dona llum á totes las demés dependències y permet lo accés dels carros y altres vehículs als diferents tallers. Seguint l'ala esquerra se troban los coberts destinats á las operacions de galvanisació, hont en varis depòsits, safreigs y calderes s'efectuan las manipulacions anexas al galvanisat [...]. [390]

El procés estava equipat per les operacions del tallat de les planxes, cilindrat, cosit, regulació de forma, fimbrejat, revestiment de sorra i banys interiors.

Es disposava d'una xemeneia que donava servei a tretze "fogons", un pou amb diverses bombes d'elevació d'aigua, dipòsit d'aigua i basses de quitrà.

En aquells moments es fabricaven 500 metres diaris de canonada. El cronista indicava que prescindiria de detalls, doncs es tractava d'un procediment "privilegiat" [patentat].

La planxa de ferro dolç es tallava a mida i es netejava de tota oxidació i brutícia. Els tubs es galvanitzaven i calibraven. El producte resultant era sotmès a un assaig de pressió de vint atmosferes i, posteriorment, es feia el revestiment exterior de quitrà mineral i sorra i un vernissat interior.

I continuava el cronista: "La naturalesa especial d'aquests tubos los hi ha dat un gran crèdit desde 1864 en que s'establí la fàbrica, ja que en aquest temps passan de 165 las poblacions canalisadas, moltes d'ellas en vista del èxit obtingut repetidament, tan per aygua com per gas, ò bé per tots dos objectes alhora. Lèxit es tal, que'l registre especial de la casa Tomás s'ha augmentat durant l'últim any ab més de 25 poblacions canalisadas, entre ellas importants capitals".

Es fabricaven tubs de 0'03 metres fins a 1'60, aquests darrers destinats a grans obres hidràuliques.

El text de *La Ilustració Catalana* acabava finalitzava d'aquesta manera: "Sos tubos privilegiats d'acer dols inoxidables se emplean principalment per canalisacions d'aygua y ayre comprimit á alta pressió; estan construhits de la mateixa manera que'ls de ferro dols inoxidables, y per conseqüència reunexen totes sas qualitats ab la ventatja de que, empleantse 'l cer en lloch del ferro, resulta un material molt apropòsit

[390] Cabana (1992), p.163

per a resistir grans pressions. Tots los de cer son provats".

El 1895 Tallers Tomàs, amb fàbrica a Vilanova i la Geltrú i sucursal al carrer Ample de Barcelona, es publicava com la primera casa fundada a Espanya –el 1862- per la construcció de canonades d'acer, per les que disposava de privilegi de invenció. Alhora, indicava que havia obtingut quinze medalles d'or, plata i bronzo, a més d'altres distincions en fires i altres certàmens com l´Exposició Universal de Barcelona, l´Exposició Regional de Vilanova i la Geltrú el 1882 o la de Matanzas (Cuba) el 1881. Fins a la seva desaparició, els Tallers Tomàs eren coneguts popularment a Vilanova i la Geltrú per "cal Tomàs dels canons". Manuel Tomàs moria el 1885, però el negoci passà a la seva vídua Rita Cruells i, després de la mort d'aquesta, als fills Joan i Ramon Tomàs i Cruells sota la raó de Fills de Manuel Tomàs. Joan es convertí en el nou gerent de Tallers Tomàs.

L'altre fill, Manuel Tomàs, es dedicà a la política i a l'escriptura. Afiliat al partit republicà federal, va col·laborar en diversos mitjans de premsa locals, entre ells el *Diari de Vilanova*, i fou secretari i regidor de l'Ajuntament. Tot just quan aspirava a ser alcalde, el seu germà Joan –d'una candidatura adversària- fou nomenat alcalde per Reial Ordre. [391]

Joan Tomàs dimití al cap de pocs mesos, absorbit per la gestió de l'empresa familiar i perquè traslladà la seva residència a Barcelona.

Però l'activitat empresarial no s'aturava. El 1895 es fabricaven 600 metres diaris de canonada. Entre el 1895 i 1900 el nombre de poblacions canalitzades passarien de les 250 a les 600.

En aquells darrers anys de segle XIX l'establiment ocupava uns 160 treballadors. Cabana precisava que per aquelles dates "presumeixen d'haver fabricat més d'un milió de metres de canonades". [392]

Tomàs també construïa vàlvules de pas, fonts, registres i d´altres accessoris de les xarxes de subministrament.

Als anys 30 del segle XX, i sota la raó de S.A. Talleres Tomàs, l'empresa estava domiciliada al número 11 de la Plaça Palau de Barcelona, on a més hi tenia una exposició dels seus productes. En aquells anys fabricava els tubs d´acer especial inoxidable *Apso* per a conduccions d´aigua i gas.

En aquella mateixa època inicià la fabricació de radiadors de calefacció *Tomben*. Part de la matèria primera li arribava del País Basc. Hi treballaven unes 65 persones.

Manuel Tomàs i Pasqual, fill de Joan Tomàs i Cruells, fou qui tancà definitivament l´empresa l´any 1974. Tallers Tomàs arribava a la seva fi. Un any després es realitzaria l'enderrocament.

Com passa sempre, els registres de la matrícula industrial municipal aporten dades

[391] Puig Rovira (2003), p.331
[392] Cabana (1992), p.165

no sempre prou completes d'aquesta i altres activitats econòmiques.
En el cas que ens ocupa, entre 1874 i 1888 es declarava una fàbrica de tubs de ferro o taller de caldereria a nom de Manuel Tomàs a plaça de la Verdura.
Entre 1889 i 1890 els registres anoten la raó de Josep Tomàs i Bertran al carrer Codonyat. De 1891 a 1901 la societat gira com a Fills de Manuel Tomàs amb un taller de caldereria al carrer Codonyat. De 1902 a 1906 la societat s'inscriu al registre com a Fills de Manuel Tomàs i Companyia. El 1922 i 1923 retornaven al registre anterior de Fills de Manuel Tomàs. Finalment, indicar que el 1930 la societat apareixia com a S.A. Tallers Tomàs, Fills de Manuel Tomàs amb taller de caldereria al carrer Codonyat.
Josep Maria Freixa va ressaltar la influència i trajectòria de Manuel Tomàs i Bertran. S'hi va referir en aquests termes: "Alguno de estos menestrales llegó a la burguesía sin necesidad de cruzar el Atlántico. Un ejemplo lo tenemos en Manuel Tomás, que de hojalatero pasó a fabricante de tubos de acero, y más tarde, a constructor del segundo acueducto".
És a dir, Tomàs es va poder situar en un lloc preeminent de la industrialització local sense necessitat de fer les Amèriques.

17. El sector alimentari

Vilanova i la Geltrú no ha tingut mai un sector alimentari potent i reconegut, més enllà d'algunes activitats minoritàries i de caràcter tradicional. Òbviament, deixem al marge la ja comentada activitat vitivinícola o altres sectors singulars i puntuals, a comentar, com l'avicultura.

En aquest capítol ens centrarem en determinats productes que al llarg del segle XIX i XX tingueren una presència continuada en el sector alimentari de la ciutat. Parlarem de la fabricació de farina, el sector de les conserves, les pastes de sopa i la xocolata.

Vilanova i la Geltrú ha tingut històricament una activitat pesquera rellevant. En sentit contrari, el sector ramader o els animals de granja –a excepció de l'avicultura–, han estat sectors tradicionalment residuals, de manera que no s'han generat activitats industrials subsidiàries relacionades amb l'alimentació.

Malgrat tot, és digne d'esment l'edifici de l'antic Escorxador municipal construït els anys 1882 i 1883, obra de l'arquitecte municipal Bonaventura Pollés i Vivó (Barcelona, 1857 – Sevilla, 1919). Una construcció que presenta espais generosos amb bona llum i il·luminació. Avui, l'Escorxador, acull al carrer del mateix nom l'Escola de Música Municipal Mestre Montserrat.

17.1 La farina

El 1790 Francesc Papiol parlava de les "fábricas y molinos de que estamos tan faltos, pues a lo menos tenemos que ir a una hora de lejos para moler los trigos, y a poca carestía de aguas, a tres horas y muy a menudo hasta seis horas, que más de ser tan costoso es de sumo perjuicio para el público respecto a traernos las harinas de bastante lejos a precios muy subidos".

Malgrat tot, indicava que "tiene el pueblo varios hornos de pan todos de particulares, y muchos se los tienen en su casa [...] El pan de superior calidad se hace de trigo puro, el de inferior es de mescladizo de centeno, u ordio". [393]

Vilanova i la Geltrú únicament havia disposat d'alguns molins fariners accionats pel vent: el molí de l'Escardó, els Dos Molins de la Serra de Santa Llúcia, el molí del Llançà –a l'actual barri del Molí de Vent–, i el del raval de Santa Magdalena. De més activitat eren els molins hidràulics que s'escampaven a la vora del riu Foix, ja en terme de Cubelles, com el molí d'en Galtés, el del Salze, el molí de l'Estapé o el de la Palma, entre altres.

[393] Papiol (1790), p.49

J. A. Garí anotava el 1860 que, ja dels segles XIII i XIV, "en cada una de las tres parroquias, Cubelles, Vilanova y la Geltrú habia un horno llamado del Común, y era privativo del Rey establecerlo". I alhora, indicava: "Hace dos años que se planteó y funciona en la Rambla una fábrica de vapor para aserrar madera y moler grano". [394]
Però aquella no era la primera iniciativa. Uns apunts d'Albert Virella ens remeten al *Diario de Barcelona* en la seva edició del 7 de maig de 1824 on s'hi podia llegir: "Por disposición del Real Consulado de Comercio dada en la causa que Bernadó Sallarés sigue contra Francisco Guardiola y José Almirall, se vende en Vilanova y Geltrú una máquina de vapor para moler trigo, y todos los enseres y útiles de la misma, bajo las condiciones de la taba que se manifestará a los licitadores en la escribanía de dicho tribunal y en la curia del Baile de Vilanova, y para noticia de quien interese se dá este aviso".
Com indicava Albert Virella al setmanari local el 4 d'agost de 1950, aquella venda deixà la població sense molí a vapor. I precisava: "en 1833, al ser fundada la fabrica de la Rambla ante las dificultades puestas a la importación de la maquinaria textil, se aplicó la máquina de vapor instalada en el funcionamiento de un molino".
La fàbrica de moldre gra a que es referia Garí, era obra de la societat Fransi y Cía de 1858. Posteriorment, segons Virella, passaria a mans de Miquel Sala, "el Rus", i després a la seva vídua i fills.
Es tractava, com anotava Virella en l'esmentat article del *Villanueva y Geltrú*, de l'establiment de Miquel Sala, que el 1858 havia instal·lat un molí a la illa de cases formada entre la Rambla, el carrer Cuba i el carrer Llanza. Tant el molí com la serradora de fusta adjacent eren accionats per la força del vapor. La serradora fou instal·lada posteriorment amb l'objectiu d'aprofitar l'excés de força del molí de grans i sofre.
Segons Josep Maria Freixa, el molí creat el febrer de 1858 era "destinado a producir torcidos, aserrar maderas y moler granos y sal [...] En septiembre de 1858 se contaban ya seis sierras en la fábrica de referencia, propiedad de los Srs Fransi y C., y en 1862 además de funcionar como aserradora se molia en el establecimiento harina y azufre". L'experiència no resultà del tot exitosa i el setembre de 1865 s'anunciava la venda de l'edifici de 55 pams de façana i 118 de fons. [395]
El *Diario* de 8 de novembre de 1865 anunciava que, un cop venuda la maquinària, ara es venia "la fábrica que fue el molino de la rambla".
Un document dipositat a l'Arxiu Comarcal de 4 de setembre de 1857 comunicava la constitució de la fàbrica de farines de Nicolás Fernández i Josep Tomás Ventosa sota la raó de Fernández y Ventosa amb un capital de 80.000 duros a dues parts. [396]

[394] Garí (1860), p.207
[395] Freixa (1959), p.114
[396] ACG, Doc. 2878. Any 1857

Si anem als registres que presenta la matrícula industrial municipal trobarem diferents exemples d'aquesta activitat. De 1865 a 1869 es registrava una fusteria amb serra mecànica de vapor establerta a la Rambla a nom de Miquel Sala, que a partir de 1871 fins 1878 es declara com a fàbrica de moldre grans accionada a vapor.

Josep Coroleu precisava que en aquesta fàbrica, propietat de la vídua i els fills de Sala, s'hi feia la mòlta de tot el sofre utilitzat per combatre la plaga de l'oídium de les vinyes. [397]

Entre 1879 i 1893 apareix la fàbrica de moldre farina –alguns anys es precisa que moguda a vapor– de Josep Oriol Sala i Puig, probablement fill del primer. Fins 1888 localitzada a la Rambla i a partir d'aquest any al carrer Havana. El 1892 els registres situen el molí al carrer de Santa Magdalena i l'any següent la carrer Cuba. Entre 1886 i 1888 apareix la fàbrica de farines de Pau Albet i Francesca Marich al carrer Santa Magdalena. De 1889 a 1896 l'establiment continuava funcionant al mateix carrer sota la titularitat Albet i Marich. A partir de 1897 i fins 1918 la raó tornava a modificar-se, ara com a Francesca Marich Raldiris. No hi havia canvi d'adreça i , a més de fer constar la presència de pedres de moldre o aparells trituradors, a partir de 1911 es consignava l'existència d'un aparell austro-hongarès.

El 1920 la fàbrica de farines del carrer de Santa Magdalena es registrava a la contribució industrial sota la denominació de Joan i Francesc Carbonell Marich, amb una pedra per moldre civada, una trituradora i un aparell austro-hongarès. A partir de 1926 i fins 1947 l'establiment únicament corre a nom de Joan Carbonell Marich.

De 1903 a 1922 la matrícula industrial recollia la fàbrica de farines de Jaume Ràfols Gassó establerta al carrer Llibertat i, a partir de 1906, a la plaça dels Carros. Una altra mena d'instal·lació fou La Panificadora Moderna, establerta el 1919 com a fàbrica de farines i de pa en una edificació al carrer Unió obra de l'arquitecte Francesc Ràfols. Disposava de diferents forns continus, pastadores, pedres i cilindres de moldre, aparell austro-hongarès i altres equipaments. Era la primera panificadora

---

[397] Coroleu (1878), p.359

Relacionat amb Miquel Sala, Virella indicava en el ressenyat setmanari local: "Señalaremos que D. Miguel Sala era uno de estos tipus curiosos que, de vez en cuando, surgen en nuestra Villanueva. Su apodo *El Ruso* lo adquirió por haver sido el introductor en España de la atracción de feria denominada *Montañas Rusas*"

Al *Villanueva y Geltrú* de 19 d'octubre de 1875 hi apareixia l'anunci de la venda d'una premsa hidràulica en aquests termes: "En casa *Montañas Rusas* se extruja orujo a precios modicos. Al propio tiempo está en venta la referida prensa".

Molt probablement, la casa *Montañas Rusas* fes referència a la casa de Miquel Sala. Una altra font, però, semblaria rebatre la teoria. Al dietari Ventosa de 6 de febrer de 1884 anotava que havia hagut un incendi al magatzem i fàbrica de moldre sofre de Miquel Sala i Rus. Per tant, ens queda la incògnita de si "Rus" era el segon cognom o un sobrenom.

mecanitzada en contraposició als tradicionals forns de llenya artesanals. Fabricava bona part del pa i el repartia entre les moltes sucursals o forns escampats per la població.
Amb la guerra de 1936 es convertí en cooperativa de producció com Panificadora La Moderna. L'octubre de 1948 es fusionava amb Industrias Reunidas, S.A. donant com a resultat la societat Pani-Indústrias Reunidas, S.A.

17.2 Les conserves de fruita

Al *Diario de Barcelona* de 25 d'abril de 1867 s'hi deia: "De un tiempo a esta parte, va tomando incremento la fabricación de conservas alimenticias. En nuestras Antillas, las frutas y legumbres de esta capital y de Villanueva y Geltrú hacen con ventaja la competencia a las extranjeras, que van desterrando paulatinamente". Una notícia que posava en valor la importància i prestigi de les conserves de fruita fabricades a Vilanova i la Geltrú.
Molts dels fabricants vilanovins exportaven a Cuba, de manera que el 1898 perderen el mercat i desaparegueren. Altres fonts indiquen que més enllà de la fruita s'exportaven altres productes en conserva, com "excelentes alcachofas que aún para América arregladas en conserva son enviadas". [398]
Tal vegada sigui el cronista Josep Coroleu qui el 1879 posi millor de manifest la importància de tant singular activitat: "También funcionan varias fábricas de conservas alimenticias, y frutas extraidas que exportan sus productos a la isla de Cuba. La primera de estas fábricas que funcionó en España fué la de D. Francisco Arrufat que hizo una terrible competència a las del extranjero, y que poco despues de la muerte de este señor trasladó a Barcelona, su yerno D. José Cruset. Hay además las de los Sres. Garriga, Carbonell y Pascual, Escardó hemanos, que antes de la crisi econòmica de la isla de Cuba transportaban grandes cantidades de frutos a aquella Antilla llegando a algunos centenares las persones que hallaban ocupación en estos establecimientos". [399]
Entre 1850 i 1860 s'obrí el carrer del Codonyat, nom adoptat oficialment en acord municipal de febrer de 1859 a partir de la denominació que ja s'utilitzava. El 24 de febrer del mateix any se'n feia ressò el *Diario de Villanueva y Geltrú* en aquests termes: "Sabemos que la nueva calle abierta junto a la fàbrica de los Sres. Amigó, Moncunill y Cía, ha sido bautizada con el nombre de calle de los Membrillos en razón a la multitud de ellos de que estaba poblado antiguamente el terreno que hoy día ocupa

[398] Pers et al. (1851), p.22
[399] Coroleu (1878), p.360

dicha calle".

Ignorem si aquest fet tenia també a veure amb l'activitat de les conserves de fruita.

El 1871 la contribució industrial registrava l'establiment de Francesc Arrufat i Cruset a la plaça de la Constitució; i el negoci de conserves de fruita de Francesc Garriga situat a la Rambla i que apareix al registre entre 1871 i 1875. L'abril de 1866 Garriga fou nomenat proveïdor de la Real Casa degut a la col·lecció de conserves que va fer entrega a la regent.

Altres fabricants eren Pascual i Companyia el 1874 i 1875 a la Platja, i Salvador Almirall el 1877 localitzat al carrer Pàdua. Caldria afegir-hi els negocis de Fèlix Carbonell, ja el 1867 a la Rambla, i Escardó Germans.

Francesc Arrufat Ferrer (Vilanova i la Geltrú, 1795-1868) establí el 1834 la primera fàbrica de conserves de fruita de Vilanova i la Geltrú i, pel que sembla, de l'Estat espanyol. Va fer negocis a l'Havana, on hi estigué entre 1809 –guerra del Francès– i 1834 –primera guerra carlina–, diners que després invertí en indústria i en l'ensenyament a través del "llegat Arrufat", que ha perdurat fins a l'equador del segle XX. Es tractava d'un llegat dirigit als alumnes de les escoles públiques a partir dels rèdits derivats de les seves propietats convertides en papers de l'Estat.

Arrufat fou alcalde de la ciutat el 1836, dos anys després de retornar de Cuba, on s'havia casat amb una cubana. Formà part del consistori vilanoví durant uns quants anys. [400] Al seu retorn, a més d'aixecar la fàbrica de conserves de fruita, es dedicà a l'exportació de vins, licors, conserves i altres productes a la illa caribenya.

El 26 d'octubre de 1933, Próspero Gándara –pseudònim de Manuel Colomer Robirosa– anotava al diari local: "[...] el conocido exportador de frutas extraidas y en conserva y vinós a la Isla de Cuba, el primero que a aquellos paises remitió dichos Frutos, D. Francisco Arrufat, tenia la costumbre, al irle a felicitar sus obreros el día de su santo, entregarles dos duros a cada uno, como regalo, diciéndoles: Un duro para pagar el hacha de la procesión del Jueves Santo, y otro para ir a la comparsa el dia de Carnaval".

El 1842 Arrufat traduí del francès al castellà l'obra de C. L. Bergery *Economia industrial o sea ciencia de la industria*.

El 1867 la societat estava sota la titularitat de Francesc Arrufat a la plaça de la Constitució, on continuaria a partir de 1870 sota la raó de Arrufat y Cruset.

El 1845 tenia un establiment de conserves al barri de Mar, al sector de la Rajanta.

Després de la seva mort la fàbrica de conserves de Vilanova fou traslladada a Barcelona pel seu gendre Josep Cruset Jané, fill del Vendrell i casat en primeres

[400] Albert Virella al *Villanueva y Geltrú* de 7 d'octubre de 1950

El mateix autor indicava que Arrufat fou un dels primers fideïcomissaris de Josep Tomàs Ventosa i Soler en les construccions que aquest va plantejar a Vilanova i la Geltrú. Participà a la Societat de Frenologia, el Centro Instructivo, la Sociedad de Instrucción Mutua o l'Escola Lancasteriana.

núpcies amb Rosa Arrufat Gutiérrez, natural de Matanzas. El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 16 de setembre de 1890 informava de la mort de Cruset, indicant "por circunstancias especiales que no son de este lugar" traslladà la fabrica a l'Eixample de Barcelona.

Al *Diario de Villanueva y* Geltrú de 6 de gener de 1860 s'hi podia llegir: "la industria de la fruta en conserva, tan brillantemente inaugurada por el Sr. Arrufat ha tomado un vuelo fabuloso".

Deia Freixa: "Al comprovar el gran consumo que se hacía en las Antillas de frutas de conserva procedentes del extranjero, fundó en Villanueva el primer establecimiento de este genero que hubo en España, fomentando con ello la plantación de árboles frutrales y estimulando la creación de industrias similares". [401]

El 1856 Arrufat fou proposat per una de les cinquanta medalles donades a l'Estat a l'Exposició de París. A la matrícula industrial municipal entre 1871 i 1875 s'hi registrava la fàbrica de conserves de fruita Aballí, Coll i Companyia establerta al carrer Llibertat. Aballí s'havia associat el 1864 amb Gabriel Coll i Puig per fer comerç de vins i conserves de fruita. La societat Aballí, Coll y Cía tenien l'establiment al carrer Llibertat, 71-72.

Gabriel Coll i Puig, conjuntament amb els seus germans i cosins, formà part d'una societat dedicada al comerç entre Vilanova i la Geltrú i Cuba. El 1865 entrà com a soci de la fàbrica cotonera de Cal Xoriguer, substituint el seu cosí Josep Oriol Puig i Ivern.

La societat conservera d'Aballí i Coll subministraven conserves de fruita a Isabel II, fet que els valgué el títol de proveïdors de la Casa Reial. Aballí era terratinent i comerciant establert a l'Havana, on morí el 1877. Abans, però, retornà a Vilanova i la Geltrú el 1869 on creà la fàbrica de conserves de fruita. Era també consignatari del bergantí "Panchita", que feia la ruta a les Antilles.

Retornat a Cuba presidí el Comité Nacional Conservador format per cubans i espanyols i també fou president de la Beneficència Catalana de la ciutat de Matanzas.

El 1843 un total de 93 comerciants, propietaris i hisendats cubans signaven una "Importante exposición de los hacendados de Matanzas al Gobernador Capitan General, pidiendo la supresión de la trata". El document, signat a Matanzas el 29 de novembre de 1843, duia també la rúbrica d'un Francisco Aballi. En l'exposició demanaven a l'autoritat competent: "[...] dictar cuantas medidas juzgue en su alta discreción oportunes al fin de exterminar el tráfico clandestino de negros africanos [...]". [402]

---

[401] Freixa (1959), p.113

[402] http://sites.google.com/site/marillinfo/cuba

D'altra banda, i en sentit contradictori, Martín Rodrigo indicava que a la llista de suposats negrers de Matanzas confeccionada per la policia hi apareixia, entre altres, Francisco Aballí. També es relacionava amb el tràfic de negres un Sebastià Aballí Prats, també català relacionat amb Cuba. (Rodrigo, 2017; pp.

Aquest Francesc Aballí apareixia, al costat de Bonós Sentrich, com a poderdant de Francesc Jaurés, un *americano* col·laborador i soci de la societat mercantil Samá y Cía amb els vilanovins Josep Samà i Mota i de l'oncle d'aquest Salvador Samà i Martí. Jaurés era fill d'Arenys de Mar i visqué a Matanzas fins el 1859 dedicat principalment a l'exportació de sucre. En abandonà la illa va anar liquidant els interessos que hi tenia, amb l'ajut d'Aballí. [403]

17.3 Les pastes de sopa

A la matrícula industrial trobem que entre 1848 i 1856 funciona la fàbrica de pastes fines de sopa de Pau Llavorsí al carrer Sant Pere. El 1852 i 1853 es registra l'establiment de Bonaventura Morera al carrer Sant Sebastià.
Una de les fàbriques de pastes de sopa que té més recorregut a les declaracions de la contribució industrial és la de Pau Campins, des de 1857 a 1926.
De 1857 a 1860 es localitza al carrer Sant Pere –es fa càrrec de l'establiment deixat per Pau Llavorsí?– , el 1861 al carrer Hospital i a partir d'aquest any al carrer Major. De 1879 a 1887 no apareix als registres de la matrícula, i aquest darrer any ho fa sota la raó Pau Campins Bordoy, potser fill del primer. El 1909 torna a canviar la titularitat, aquest copo a favor de Gonçal Campins que continua fabricant pastes de sopa al carrer Major. El 1925 i 1926 el negoci està sota nom de Gonçal Campins Safons i es trobava a Cap de Creu.
De 1857 a 1871 trobem un altre establiment d'aquest gènere sota la raó de Vidal i Morell al carrer Sant Pere, i des de 1868 al de Pàdua.
El 1857 apareix la fàbrica de Pau Barias, que entre 1858 i 1861 anava a nom de Josep Barias i es trobava al carrer de Sant Gregori.
El 1872 i 1873 funciona al mateix carrer de Pàdua la fàbrica de pastes de sopa de Josep Antoni Serra Montaner, i els dos anys següents, fins 1875 es registra al mateix carrer la de Salvador Almirall.
També cal assenyalar en aquelles èpoques l'establiment de Joan Serra *Bixeto* al carrer Caputxins cantonada Mercè, que feia pastes de sopa, xocolata i altres productes.
A partir de 1877 la contribució industrial recull la fàbrica de pastes de sopa de Francesc Vilalta Puig localitzada al carrer Sant Pere 26, casa que fou de Ceferí Ferret, local del Centro Industrial i que el 1904 acolliria la seu del Fomento del Trabajo Nacional a Vilanova. En diversos anys la fàbrica de pastes apareix situada al carrer Major. De 1890 a 1905 l'establiment s'amplià i es traslladà a la plaça del Mercat, actual plaça Pau Casals.

117-118)
[403] Rodrigo (2007), p.69

Segons Virella, Vilalta –vingut de Barcelona el 1875– comprà els estris i màquines del *Bixeto*. El 1906 la fàbrica apareix sota titularitat de Rossend Bosch Monmany, gendre de Francesc Vilalta, situada a la mateixa plaça del Mercat. Hi constarà fins el 1938. En article al *Villanueva y Geltrú* de 4 de novembre de 1950 Virella indicava que Rossend Bosch absorbiria la fàbrica de pastes de Pau Campins del carrer Major.
De 1917 a 1922 els registres de contribució recullen la fàbrica de pastes de sopa a nom de Casimir Font i Gumà al carrer del Gas 5; que després fou traspassada a Lluc Carbonell Ferrer que la declara entre 1923 i 1926. El 1890 Casimir Font havia muntat la fàbrica d'aiguacuit.
També al carrer del Gas es declara per primer cop l'establiment de Josep Martorell Miró, que l'any següent respón a nom d'un probable germà Lluís Martorell Miró, al mateix carrer fins 1933. L'apunt sobre aquest negoci no torna a aparèixer fins 1942 sota la mateixa raó a la llavors plaça del Mercat.

17.4 La xocolata

La fabricació de xocolata fou una activitat ben habitual a Vilanova i la Geltrú des d'abans de la meitat del segle XIX. Com indicava Albert Virella en un article publicat el 7 d'octubre de 1950 al setmanari *Villanueva y Geltrú*: "constituyó una lucrativa actividad a que dedicaron cierto número de villanoveses".
El historiador esmentava el reconeixement que tingueren els productes –especialment la xocolata a la pedra– dels establiments de Joan Roig Totusaus *Brillas*; de Joan Serra *Bixeto*, que també feia pastes de sopa al carrer Caputxins, o de Josep Saburit al Palmerar.
El *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 9 de novembre de 1896 indicava, arrel de la inauguració d'una nova fàbrica de xocolata: "en nuestra villa se venden diariamente unas dos mil libras de chocolates que, exceptuando las que producen cuatro o cinco industriales, cuya producción no pasa de dos a tres cientas libras, todo lo demás viene de fuera, de fabricas que no consumen cacao, ni apenas azucar, para la fabricación de chocolates baratos".
Els registres de matrícula industrial aboquen més informació sobre aquesta singular i llaminera activitat. Entre 1909 i 1913 la fàbrica de xocolata de Marina Artigas Carbonell que apareix situada al carrer Teatre i al carrer Jardí.
El 1897 es consigna la fàbrica de xocolata de Ramon Ballester al carrer Santa Madrona. A partir de l'any següent i fins el 1904 l'activitat es localitza als carrers Teatre i Jardí. El setmanari local, esmentat anteriorment, indicava que el nou establiment suposaria "una gran mejora desde el punto de vista de la higiene, pues sabido es de todos las multiples sofisticaciones que en este producto se cometen".

Entre 1909 i 1913 s'esmenta la fàbrica de xocolata "moguda per cavalleria" de Josep Caba al carrer Progrés. A partir de 1911 i fins 1926 apareix l'establiment fabricació de xocolata i bombons de Ramon Caba localitzat al Palmerar.
Altres establiments eren el de Joaquim Gallén Corzan que de 1904 a 1906 regentà una fàbrica de xocolata "manual" al carrer Sant Pere.
També apareix fugaçment el 1889 la fàbrica de xocolata de Joan Ferrer Miró al carrer Progrés. De 1871 a 1873 es registra la raó Ibern y Companyia per la fabricació de xocolata accionada per cavalls al carrer Comerç. De 1877 a 1884 es destaca la fàbrica de xocolata , fins 1881 manual i després a màquina, de Josep Gili Brugal a la plaça del Mercat que, a partir de 1885 i fins el 1911, passa a nom de Antoni Gili Ivern, en diferents moments moguda manualment, amb cavalleria o a vapor.
De 1915 a 1922 la raó passa a ser de la vídua i germans d'Antoni Gili.
Entre 1882 1891 es registra la fàbrica de xocolata a la pedra a nom de Maria Puig de Jorba o Maria Puig Jorba al carrer Sant Pau.
De 1889 a 1926 es declarava, amb diferents intermitències, la fàbrica de xocolata moguda per cavalleria i després mecànicament de Ramon Juan al carrer Pàdua.
Joan Roig Totusaus apareix a la matrícula com a fabricant de xocolata entre 1877 i 1889 al carrer Progrés. A partir del mateix any 1877 era Carles Saburit Riera qui declarava una fàbrica de xocolata al Palmerar. El 1880 i fins 1889 la raó passa a Josep Saburit Güell. De 1904 a 1911 es consigna una altra fàbrica de xocolata al carrer Sant Pere a nom de Vicenç Vadell Pastó, primer accionada manualment, després amb cavall i, finalment, moguda a vapor.

18. Activitats multisectorials

Més enllà de les principals activitats industrials i econòmiques que tractem en els diferents capítols, caldria tenir en consideració altres activitats amb una presència i una empremta més limitada. En aquesta mena de calaix de sastre s'hi barregen tota mena de manufactures i elaboracions, algunes de ben singulars, que en el seu moment obeïen a necessitats de mercat, avui del tot desaparegudes.

Els llistats de la contribució industrial municipal van plens d'aquestes "altres" activitats modestes en termes d'ocupació i de volum de negoci, però que també formen part de la història industrial de Vilanova i la Geltrú.

El març de 1883 el diari local comunicava les proves de la maquinària que es feien en una nova empresa fabricant de "cerilles" i que havia d'adoptar el nom de La Villanovesa.

Entre 1887 i 1892 funcionà a la ciutat la fàbrica de llumins que la societat Saletes y Cía havia establert al carrer Tomàs. El 23 d'abril de 1888 s'anunciava al *Diario de Villanueva y* Geltrú que s'havia muntat aquesta fàbrica de "cerilles fosfóricas, conforme los nuevos adelantos". Les seves vistoses capsetes eren apreciades pels col·leccionistes. Hagueren de tancar portes en constituir-se el Monopoli de Cerilles i Fòsfors. [404]

Cap el 1890 també es registrava a la contribució industrial la fàbrica de llumins de Joan Roca y Cía.

Sense sortir del sector del foc, als anys seixanta del segle XIX destacava l'establiment de material pirotècnic de Joan Cruset "Mira", que a partir de 1868 regentà el seu nebot Josep Cruset al carrer de Felip Neri.

Aquest establiment patí un paorós incendi el 27 de juny de 1883. Així ho explicava el dietari personal de Josep Ventosa: "A las 8 de la mañana se incendió la pólvora en el acto de hacer una mezcla, al pirotécnico D. José Cruset, sobrino de otro pirotécnico muy afamado que se llamaba Juan Crusset a. Mira y que habitava en la misma casa calle S. Felipe Neri; costó mucho trabajo el dominar el incendio y a pesar del mucho auxilio solo quedaron las paredes de la casa".

Una altra activitat singular amb certa tradició a Vilanova i la Geltrú fou la fabricació d'espelmes. Els registres de la contribució industrial en donen notícia.

Entre 1846 i 1851 apareix la fàbrica d'espelmes de sèu de Josep Oliva. El 1852 la raó es convertia en Vda. de Oliva, primer a la Baixada del Cinto i després al carrer de les Roques. De 1857 a 1959 la mateixa empresa girava sota el nom de Josep Oliva al carrer de les Roques, i el 1862 com a Catalina Oliva al carrer de l'Argenteria. El 1860 i 1861 ja s'havia registrat com a Vda. de José Oliva al carrer Argenteria. Entre 1863 i 1873 estava sota la titularitat de Mariana Oliva que el 1871 domiciliava

[404] Virella (1992), p.48

l'activitat al carrer Unió. El 1874 i 1875 girava sota la raó de Manuel Oliva i el 1877 com a José Oliva. De 1878 a 1887 la contribució anotava l'entrada de la raó Hereus de Mariana Oliva com a fàbrica d'espelmes de sèu al carrer Unió. L'any 1888 la mateixa activitat anava a nom de Salvador Llorens Oliva.

De 1882 a 1888 es registrava el negoci de blanqueig de cera de Joan Badia Llanusa al carrer de Sant Antoni. Entre 1889 i 1891 la titularitat l'ostentava Segismon Badia Llanusa en el mateix indret. Es tractava, segurament, del germà del primer. A partir de 1892 i fins el 1906 el negoci anava a nom de Segismon Badia Oliva, potser fill d'un dels germans. No havia variat la domiciliació ni l'activitat.

La cera d'abella també havia estat objecte d'activitat comercial amb Cuba per part d'alguns vilanovins. Destaca en aquest sentit el comerç de importació de cera dut a terme per Josep Oriol Puig i Ivern al segle XIX entre la ciutat cubana de Puerto Príncipe –actual Camagüey– i Vilanova i la Geltrú.

Els copiadors de cartes de Puig ens permeten seguir les empremtes d'aquest negoci. El 1842 ja anunciaven que es tractava d'un negoci que permetia guanys interessants. En un altre moment anunciava de "comprar una buena Pulperia u otra tienda de ropas y también de cereria [...] Ultimamente la ganancia de la cera está en recogerla amarilla y no malvenderla porque en blanquearla no está la ganancia".

Josep Oriol Puig ho justificava en carta de 20 de juliol de 1844 als seus cosins Salvador i Gabriel Coll de Puerto Príncipe, on indicava que era preferible pagar per blanquejar la cera, que no pas fer-s'ho un mateix amb l'ajut de negres: "[...] y que los mismos negros de la cereria si uno se descuida le roban y sobre todo pastelero a tus pasteles". [405]

El creuament de cartes a una i altra banda de l'Atlàntic advertien de la necessitat d'accelerar els enviaments. Així ho posava en evidència una carta de 20 de maig de 1846 de Puig als seus cosins Pau i Salvador Coll que es trobaven a Puerto Príncipe: "Saber si habiais reunido la cera y la habiais mandado a la Habana para poderla embarcar en todo el mes de Abril pues de no embarcarla en el otro mes tendrá mucha más demora y más gastos porque los buques que salgan de la Habana después del 30 de abril deberan ir a la cuarentena de Maon [...] Ni el Mesias ha sido tan deseado como deseo yo la cera para salir de apuros y de pobre". [406]

També destaquem algunes fàbriques de lleixiu, especialment de la primera meitat del segle XX: la de Bundó Grau al carrer Guansé, la d'Antoni Garí al Carrer Major, la de Cristòfol Pujol al carrer Sant Pere, la de Jaume Vallvé Martí a la rambla de Josep A.Vidal , la de Josep Soler Mestres a la plaça Llarga, la dels germans Pujol, la de

[405] Tubau (2016), p.92
[406] Ib., p.97

Vicenç Puerto la plaça Lladoners i carrer Argenteria, la de Josep Rius, la de Josep Tutusaus al carrer Havana o la de Morlà y Cía al carrer de les Sogues.
Entre 1850 i 1852 la matrícula industrial registrava una fàbrica de barrets a nom de Miquel Saborit, primer al carrer Llanza i després Pàdua.
Entre 1937 i 1941 estava establerta a la carretera de Cubelles la fàbrica de caixes de cartró de Florenci Vila Ventura.

18.1 La Paperera

Durant uns noranta anys funcionà a Vilanova i la Geltrú una indústria paperera. La fàbrica de paper era complementària de les moltes empreses de filats i teixits de cotó que existien a la població, atès que aprofitava draps i retalls de matèria primera que un cop triturats i processats adequadament es convertien en paper o cartró.
De temps antics el paper es fabricava en tines, full a full. El 1798 el francès Nicolau Louis Robert va patentar la màquina contínua amb cilindres per fer paper, coincidint amb el desenvolupament de la premsa escrita. Per a la fabricació s'utilitzava cel·lulosa d'origen vegetal com draps i peces de cotó i de lli, així com fusta o pasta de paper.
Les empreses papereres –consumidores de grans quantitats d'aigua– s'han instal·lat tradicionalment al costat de cursos fluvials. En son bons exemples les properes riera de Mediona, el riu de Bitlles o l'Anoia.
La paperera vilanovina utilitzava alguns dels aqüífers del subsòl vilanoví, pobre en aigües superficials però amb abundants aigües subterrànies com correspon a un terrenys càrstic.
Fou construïda l'agost de 1886 per l'empresa Ricart y Cía, tal com comunicava el *Diario de Villanueva* en la seva edició de 15 de setembre d'aquell anys: "hace algunos días que en la fábrica de papel que recientemente acaban de instalar en esta villa los Sres. Ricart y Cía se practican los ensayos de la maquinaria que debe servir para la elaboración de las distintas clases de papel que tratan de fabricar". Quan es va demanar l'autorització a l' Ajuntament les obres ja havien començat al carrer Unió, quan el torrent de la Pastera que el segueix pel subsòl encara no s'havia cobert del tot. La nova empresa es registrava per primer cop a la matrícula industrial el 1888 domiciliada al carrer Providència i per a la fabricació de cartró ordinari de fins a 1,10 metres d'amplada.
Francesc Ricart Marrugat, dedicat a la fàbrica de gas, aviat traspassaria la nova propietat. El 26 d'octubre de 1888 la societat passava a titularitat de Lluís Espoy com a Espoy i Companyia. Amb aquesta denominació es dedicaria a la fabricació de paper continu, cartró i cartolines.
A la contribució industrial municipal es registra entre 1889 i 1895 com a Espoy y

Cía com a fabricant de cartró ordinari situada al carrer Providència i, en alguns anys, consta al carrer Concepció. De 1897 a 1906 la matrícula registrava a Lluís Espoy Machado com a titular d'una foneria de ferro a la rambla Vidal i, eventualment, al carrer Llibertat.

Lluís Espoy Machado (1857-1933), nascut a Barcelona, fou el primer gerent i propietari de la fàbrica de paper vilanovina. Casat amb Maria de les Neus Samà i Torrents, es convertiria en gendre d'Antoni Samà i Urgellés. Espoy també ocupà un alt càrrec a la Compañia General de Tabacos de Filipinas, alhora que formà part de la junta directiva de la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer i fou professor de l'Escola d'Arts i Oficis. D'acords als registres de la matrícula industrial, Espoy Machado apareix com a titular d'una foneria a la rambla transversal entre els anys 1891 i 1906. El 1896 la titularitat de la fàbrica de paper va passar a Tey i Vinyes, mantenint-se així fins el 1912. A partir de 1909 es precisava que fabricava paper de color.

De 1913 a 1926 la fàbrica de paper vilanovina passava al grup Compañia Anonima Papelera del Este de España. Continuava al carrer Unió fabricant paper "blanc i de color", i des de 1924 es precisava que es fabricava en procés continu. El 1930 apareixia per primer cop a la contribució industrial sota la raó de La Papelera Catalana, com a fàbrica de paper blanc per embalatge. Així es mantindria fins 1947. L'artífex d'aquest canvi de titularitat fou Josep Aloy i Sala que tenia una altra fàbrica a la carretera de Reus a Montblanc, a l'alçada de Picamoixons, i la seu al carrer Balmes de Barcelona. En aquelles dates hi treballaven noranta persones i es fabricaven unes quatre tones de paper diàries.

El capital social era de vint milions de pessetes, el president Joan Aloy i Sala i el director Joan Aloy i Juncosa. Els anys 1933 i 1934 la matrícula industrial municipal registra la duplicitat de raons de La Papelera Catalana i la de Josep Aloy i Sala.

Els anys 1934 i 1935 en el capítol de fabricació de papers corrents (fins, entrefins, ordinaris i premsa) Vilanova i la Geltrú era la tercera població catalana amb una capacitat productiva de 2.600 tones darrera de Barcelona i el Prat de Llobregat. [407]

El *Full Oficial del Consell Municipal* de 14 d'octubre de 1937 comunicava la nova denominació de La Papelera Catalana Empresa Colectivizada, alhora que indicava: "A partir del 15 del corriente; se pondrá a la venta en dicha fábrica, carboncillo de cáscara de avellana, al precio de 3 ptas los 10 kilos".

El 1949 s'ampliaren les instal·lacions per a la fabricació de papers continus, paper d'embalatge i cartolines. El 1958 es mantenien dues línies de fabricació de paper, amb dos molins, trenta màquines auxiliars i una potència instal·lada de 530 CV. La raó La Papelera Catalana es mantindria fins l'extinció de l'activitat a la meitat dels anys setanta, paral·lela a la desaparició de la majoria de les fàbriques de teixits de cotó que li eren complementàries.

[407] Nadal et al. (2012), p.158

El 1986 les instal·lacions foren adquirides per l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú per acollir dos anys després l'organisme autònom Centre de Formació Ocupacional La Paperera, convertit després en Institut Municipal d'Educació i Treball (IMET). És una de les poques construccions industrials del segle XIX que s'ha conservat a la població, després de recuperar-la i adaptar-la a nous usos.

18.2 Bòbiles i forns d'obra

El 1790 Francesc Papiol afirmava: "Hay algunos hornos de vagilla común y de ladrillos, los de cal, estan regularmente fuera del término, para tener más a mano las leñas para cocerlos". [408]

El 1860 era el historiador Josep A. Garí que indicava que "al presente tenemos cuatro hornos de ladrilleria y dos de bajilla común". [409]

Vilanova i la Geltrú i les seves rodalies han disposat de forns d'obra des de temps antics, els quals es construïen per aprofitar les argiles del període quaternari abundants en aquestes latituds. Molts dels forns d'obra i bòbiles s'assentaren a llevant de la vila, prop dels torrents de la Piera o de la Terrosa. S'elaboraven principalment rajoles, maons i teules.

En els forns d'obra, anomenats rajoleries o teuleries, s'elaborava de forma artesanal i no contínua, mentre que les bòbiles –que apareixen a les darreries del segle XIX– treballaven d'acord a un procés continu o en sèrie més industrialitzat i amb la utilització de maquinària.

Als forns d'obra les rajoles, maons o teules eren amuntegades per a la seva cocció, en un procés puntual a semblança del funcionament dels forns de calç. L'operativa de muntatge i desmuntatge era feixuga i poc eficient.

A la segona meitat del segle XIX s'implantava el forn Hoffmann que permetia un sistema rotatiu de producció i on, simultàniament, es podia fer la introducció, la cocció i l'extracció dels materials, amb estalvi de combustible i una alta eficiència productiva.

Les rajoles i altres materials elaborats feien el circuit de cocció dins la mateixa construcció, sovint de recorregut circular al voltant de la xemeneia central.

Per la cocció s'utilitzava llenya. Josep Maria Freixa apuntava que "los haces de leña destinados a las ladrillerias se hacían en Castellet". [410]

Als anys vuitanta del segle XIX a la zona dels Esbarjos s'hi localitzava el forn d'en Gassó, a l'extrem del carrer Agricultors o de Miquel Guansé, a l'indret de la Sínia

[408] Papiol (1790), p.50
[409] Garí (1860), p.208
[410] Freixa (1959), p.114

Artigues. La família Gassó també tingueren una bòbila prop de la Masia Nova, ja en terme de Sant Pere de Ribes. Era propietat de la vídua Gassó i coneguda per la "bòbila del ganso".
Seguint els registres de la contribució industrial municipal, els anys 1846 i 1847 apareix anotada la fàbrica de maons a nom de Rosa Guansé. Entre 1848 i 1859 el negoci es registrava a nom de Miquel Guansé al raval de Sant Antoni. De 1860 a 1869 ja sortia domiciliat al carrer Agricultors, tot i que el 1871 i 1872 es registrava a la Rambla com a fàbrica de maons i teules.
Als anys vuitanta encara existia el forn d'obra de Miquel Guansé i Puig, qui el 1869 fou alcalde la ciutat pel Partit Republicà.
De 1847 a 1868 la contribució recull la fàbrica de maons de Josep Martí , primer a extramurs i, a partir de 1856, al passeig de Isabel II.
Igualment, de 1848 a 1877 destaca la fàbrica de maons, teules i tines de Francesca Guibernau al carrer del Mig i, a partir de 1866, al carrer Caputxins i plaça de Riego (actual plaça dels Cotxes).
De 1874 a 1881 l'activitat es de Francesc Guibernau al carrer Sant Sebastià es complementa amb el negoci a nom de Isidre Guibernau amb fàbrica de maons i teules al camí de la Fassina.
A partir de 1880 el negoci estarà sota la titularitat de Blas Guibernau , primer al carrer Teatre i després a la carretera de Barcelona. Un darrer apunt de 1890 situava la societat Blas Guibernau y Cía al carrer Argenteria.
De 1862 a 1877 cal esmentar la rajoleria i fàbrica de maons d'Antoni Freixedas al camí de Sitges, prop de la Masia Nova, i els darrers anys a Sant Antoni.
Entre 1863 i 1865 es consignava la fàbrica de maons de Pau Guinovart al passeig de Isabel II. Al mateix indret, ara com a carrer Llibertat, de 1871 a 1873 es registrava la fàbrica de maons i teules de Bruna i Grifols.
A la carretera de Barcelona es relacionava entre 1877 i 1893 la fàbrica de maons d'Agustí Fabré.
Segons els registres de la matrícula industrial, entre 1869 i 1879 hi hagué una fàbrica de maons i teules amb un forn a nom de Joan Adrià al carrer Teatre.
De 1878 a 1888 també és registra una fàbrica idèntica sota la titularitat d'Amell y Cía al carrer Havana.
Contemporània a aquella, entre 1882 i 1892 apareix la fàbrica de maons i teules de Ramon Ballester i Roig al carrer Santa Madrona.
De 1878 a 1883 es declarava la fàbrica de maons i teules "Sistema Hoffmann" a nom de Francesc Ibern i Roig a la Rambla, i després al carrer de Santa Madrona. En aquell moment la titularitat seria compartida entre Francesc Ibern i Ramon Ballester. Sembla que aquest fou el segon forn d'aquests tipus del país. Es tractava d'un sistema continu que feia evolucionar els antics forns d'obra cap el que serien les bòbiles.

D'ell en parlava el 1879 el cronista Josep Coroleu el 1879: "Entre los varios Hornos de ladrillería, descuella uno continuo sistema Hoffman, que puede producir 20.000 piezas diarias, propiedad de los Sres. Ibern y Ballester". [411]
Entre 1924 i 1926 la matrícula industrial registrava la fàbrica de maons de Figueras Hermanos, primer a la plaça de les Casernes i, posteriorment, situada a *Huerta* (sic). Es detallava l'existència d'un forn de 340 metres cúbics. A partir de 1930 la titularitat es converteix en Joan Figueras i Segura Així continuarà fins el 1947, domiciliada a la carretera de Sitges a partir de 1941.
La bòbila Figueras ja existia el 1914, quan l'establiment s'anunciava al diari local com a "Fabricación de ladrillos. Sistema especial", amb "grandes ventajas sobre los demàs sistemas". Es trobava al "Camí Vell de Sitges" i domiciliació a la rambla del Castell. A començaments dels anys vint es modernitzaren les instal·lacions i es convertia en Figueras Hermanos. Posteriorment, es constituí la societat Compañia Montecaro, S.A., en plena activitat fins els anys setanta.
La bòbila era prop d'una zona d'argiles i s'hi feia l'elaboració de rajoles, teules i altres materials. Les rodalies dels torrents de Santa Magdalena, de la Piera o de la Terrosa presentaven espais d'argiles vermelles aptes per forns i bòbiles.
Entre 1933 i 1936 cal tenir en consideració la fàbrica de rajoles de Ramon Borrell i Soler a la plaça de la Immaculada.
De 1940 a 1947 es registrava una altra fàbrica de rajoles sota la titularitat d'Elvira Illa i Masana a la Rambla
De la mateixa manera, entre 1924 i 1930 el carrer Bonaire acollí la fàbrica de maons de Joan Mestres i Girona amb un forn continu de 50 metres cúbics.
També cal tenir en compte la fàbrica de rajoles i pedra artificial –que també es presentava com a fàbrica de "losetas hidraulicas"– de Joaquim Sas i Prats establerta al carrer Immaculada i després carrer Llibertat entre els anys 1922 i 1933. En aquell indret, anys després s'hi establiria el negoci de recuperació dels germans Pujadas.
El seu titular devia ser un probable descendent del paleta Francesc Sas qui –segons el dietari de Josep Carbonell– fou adjudicatari el 1882 del cobriment del torrent de la Pastera entre la rambla Transversal i la línia del ferrocarril.

18.3 El vidre

El 4 juliol 1859 el dietari de Ventosa anota el següent apunt: "Pusiéronse a trabajar en el edificio destinado a fábrica de vidrio, en la Rambla de Isabel II".
Es tracta de la fàbrica o forn de vidre que aquell mateix any començava a funcionar

[411] Coroleu (1878), p.359

com a Brunet y Cía en mans dels germans Brunet Juncosa que havien retornat de Cuba sense gaire èxit.

Aquest seria l'establiment dedicat a la fabricació de vidre més important que mai ha tingut Vilanova i la Geltrú, i que encara avui ens recorda el nom d'un carrer adjacent a l'estació del ferrocarril. Posteriorment, aquell espai de la rambla d'Isabel II –actual carrer de la Llibertat– acollí la primer fàbrica de gas de la ciutat.

Però aquella experiència amb el vidre no havia estat la única. Albert Virella indicava que el 1793 Josep Soler traspassava una fàbrica de sabó a Anton Inglada i es convertia en vidrier. Afegeix que aquesta fàbrica la tenia arrendada Josep Gralla, vidrier el 1786 en companyia de Jaume Sardà. [412]

Ignorem quina fou la trajectòria d'aquella iniciativa, però de ben segur que no fou la única, atenent al que Francesc Papiol anotava el 1790: "Hubo un horno de vidrio, pero la escasez de leñas, hizo levantar el campo en poco tiempo". [413] Es tracta de les mateixes dades que aportava el historiador local Josep A. Garí el 1860: "Hace más de un siglo que se estableció un horno de vidrio, que al cabo de algún tiempo abandonaron por escasez de leña (…)". [414]

Ell mateix ens parlava també del forn dels germans Joan i Jaume Brunet Juncosa establert el maig de 1859.

De molt antic s'han utilitzat les terres i sorres de la comarca –especialment de les soldoneres del terme de Sant Pere de Ribes– com sorres del Miocè o sauló, per aplicacions en la industria del vidre o a les foneries.

El vidre s'obtenia per la fusió de sílice –un òxid de silici– , calç i altres additius. Els forns de llenya s'alimentaven primer amb llenya i, posteriorment, amb carbó mineral i gas de hulla.

Però tornem a la fàbrica de Brunet y Cía. El 18 d'agost de 1859 el *Diario de Villanueva y Geltrú* anunciava que la construcció estava molt avançada i, en la seva edició de 11 de novembre feia la breu ressenya d'una recent visita a les instal·lacions fabrils: "Siendo muy de notar que casi todos los materiales que entran en la composición del vidrio, son catalanes y algunos procedentes de puntos muy cercos a ésta población. La grandiosidad y esbeltez del laboratorio principal y el gran número de sus dependencias hacen al nuevo establecimiento muy digno de figurar en su clase entre los varios que dan a nuestra villa merecida fama de adelantada en industria".

Finalment, el mateix mitjà de comunicació anunciava el 5 de gener de 1860 que la fàbrica ja era acabada: "Los Srs. Brunet y Cía participan al pueblo que tienen ya establecida dicha fabrica en la Rambla de Isabel II, de la expresada villa, en la cuál se espenderá a precios comodos toda clase de botelleria, sea a la española, a la

[412] Virella (1990), p.35
[413] Papiol (1790), p.50
[414] Garí (1860), p.208

francesa u a la inglesa, asi como toda clase de globos redondos u ovalados y demàs". L'empresa tenia despatx a Barcelona i a Tarragona. En el millor dels casos, el forn de vidre no estigué en servei més enllà dels vint anys, doncs, com hem avançat, el 1884 Francesc Ricart Marugat i Florenci Sala Bordas posaren en funcionament la fàbrica de gas, segona de la vila en subministrar gas per l'enllumenat.
Els registres de contribució industrial municipal només recullen la inscripció per l'any 1861 a nom de Brunet y Cía com a fàbrica de vidres verds al passeig de Isabel II.

18.4 El sabó

La indústria dels sabons també ha tingut alguna tradició a Vilanova i la Geltrú. Albert Virella registrava la presència d'una fàbrica de sabons de pedra el 1784 amb un treballador i una producció de 840 quintars anuals. També indicava que el 1793 Josep Soler traspassava una fàbrica de sabó a Anton Inglada per convertir-se en vidrier. [415]
La raó d'aquest negoci era Josep Soler y Cía que el 1772 apareixia a la contribució industrial amb un establiment de sabó de pedra situat a la platja de Vilanova.
El 1790 era Francesc Papiol qui deixava consignat: "Decayó de poco hace a esta parte, o bien está parada, una grande fábrica de jabón, que está en el barrio de la Marina, por haberse tanto encarecido los aceites y leñas". [416]
Eren els mateixos arguments que explicaven el declivi de la fàbrica de vidre.
Altres fonts d'arxiu registren el 27 de novembre de 1865 la baixa de la fàbrica de sabó amb una caldera de 20 roves de capacitat a nom de Joan Fransi. Segons els registres de la matrícula industrial aquesta fou venuda a Manuel Tomàs, establert a la plaça Verdura, per a la fabricació d'asfalt.
Al voltant de 1860, quan la publicació de la historia de Josep A. Garí, deia aquest: "Hemos visto en nuestros días, dos fábricas de jabón, pero la fabricación de este artículo se ha abandonado, sin duda por la dificultad en la compra, o escasez de las primeras materias". [417]
Tampoc resultava massa explícit el historiador Coroleu menys de vint anys després: "se han hecho varias tentativas sin éxito para establecer la indústria jabonera". [418]
Sabem que des de 1877 funcionava la fàbrica de sabó de Barbé i Martí.
Carrera Pujal posava de manifest que als segles XVIII i XIX les fabriques de sabó es consideraven a Barcelona nocives per a la salut i el medi ambient. Per aquesta raó s'acordà de traslladar-les als afores de la ciutat malgrat les queixes dels fabricants.

[415] Virella (1990), p.35
[416] Papiol (1790), p. 69
[417] Garí (1860), p.209
[418] Coroleu (1878), p.359

Fruit d'aquest conflicte es construïen les xemeneies més altes.
Explicava que s'utilitzaven dues tipologies de calderes, una per sabó tou o en pasta pel consum intern; i les que s'empraven per fer sabó fort o de pedra que habitualment s'exportava a les colònies americanes. [419]
Una altra formula d'elaboració d'oli era a partir de la pinyolada o pinyol restant del premsat de les olives als trulls d'oli. En una darrera espremuda, d'aquell oli resultant se'n podia fer sabó.
Al llarg dels temps van anar sorgint altres petits fabricants amb vocació més artesanal que industrial.
Entre 1884 i 1906 la matrícula registra la fàbrica de sabó de Magí Soler al carrer Havana. A partir de 1894 apareix situada al carrer Llibertat amb la declaració d'una caldera de 300 litres.
Entre 1917 i 1941 la contribució industrial recull la fàbrica de sabó de Joaquim Tapies i Armengol, els primers anys com a Joaquim Tapies i Companyia amb una caldera de 1.000 litres i una altra de 500 litres al carrer Campanar. Cap els anys trenta es declarava una caldera de 1.300 litres. El 1941 la raó estava domiciliada al carrer Argenteria.
Finalment, s'anota la presència de Joan Mestres el 1954 al carrer Marqués del Duero, i de Bonaventura Orriols Ferret un any després al carrer Casernes.

18.5 El gel

De temps antics, quan no es coneixia la fabricació artificial de gel, la neu o el gel natural format als rius era emmagatzemat en pous de gel o glaç on es conservava fins la seva utilització. El gel era utilitzat en begudes refrescants, per conservar aliments i també amb finalitats terapèutiques com antitèrmic, tallar hemorràgies, antiinflamatori, analgèsic o alleugerir cremades.
El pou de gel de can Gustems situat al terme municipal de Santa Fe del Penedès encara funcionava a primers del segle XX. Es coneix que aquest pou feia el proveïment de gel a la farmàcia Miret de Vilanova i la Geltrú.
Durant l'epidèmia del còlera-morbo de 1854 els facultatius de la ciutat receptaven la neu com a tractament.
Per aquestes i altres necessitats s´aprofitava la neu de les muntanyes i el gel o glaç que es formava en rius, llacs o basses; sempre que fossin relativament a prop dels centres de consum, especialment a la costa. Les primeres fonts de proveïment eren

[419] Carrera (1946), Vol. IV, p.205

la zona del Moianès, el Montseny, les muntanyes de Prades, els ports de Beseit i zones adjacents.
Un cop s´havien format gruixos de glaç significatius, aquests es tallaven en forma de blocs que amb l´ajut de cavalleries o arrossegats amb ganxos especials es transportaven a un pou de glaç proper on s'emmagatzemava.
Els pous eren de pedra i estaven recoberts interiorment d´aquest mateix material. En els punts de contacte amb la pedra o entre els blocs de gel s'utilitzava boll, palla o branques de pi o bruc com a separadors. Els pous es situaven a les zones obagues de la muntanya i, com hem dit, prop d´on es formava el glaç.
El pou de glaç de can Cucurella, a la riba esquerra del Foix, en terme de Cubelles, entre Rocacrespa i Lurdes, era el més proper a Vilanova i la Geltrú, i un dels pous més propers a la costa. Té un diàmetre d´uns cinc metres i una fondària semblant.
Els pous de glaç eren de propietat privada o bé de propietat municipal o institucional. En anys amb poca neu, l´ajuntament es feia càrrec del subministrament. El consistori vilanoví demanava el glaç a Santes Creus o Santa Coloma de Queralt.
L´Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, com molts altres, imposava uns arbitris sobre els serveis que li pertocaven per dret, cas del subministrament de neu i gel. Es contemplava com un servei públic i la normativa municipal imposava garantir el proveïment al convent dels Caputxins i als rectors de Cubelles i Sant Pere de Ribes.
El *Diario de Villanueva y Geltrú* d'agost de 1856 es feia ressò de l'escassetat del gel a la comarca "la carencia absoluta de hielo en nuestro mercado es la pesadilla de los aficionados a bebidas frias. En los años anteriores, ya que no era posible todos los días, no faltaban helados en los festivos; más en el actual, ni catarlo siquiera han podido los que no han salido de la población. Imposible parece que se haga notar esta carencia ahora no habiendo faltado jamás aquel artículo cuando la villa no contaba más que la mitad de los moradores que en la actualidad".
El mateix mitjà de comunicació insistia en la mateixa qüestió el 30 d´agost: "Aviso a los que quieran dedicarse a éste ramo de comercio. Es tanta la escasez de hielo que se nota en el corriente año, que habiendo tenido un decidido empeño un caballero de esta villa a proporcionarselo para uno de los días de esta semana, ha tenido que renunciar a su pretensión aun cuando la cantidad que pidió a Barcelona era de pocas arrobas".
Encara, el mateix *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 17 de desembre de 1858 deia: "En la mañana de ayer nos regaló el cielo una tan fuerte helada (…) Los pozos de Casa Cucurella podrian estar corrientes dentro de una semana y el rio Foix está helado (…) Los carruajes pasaban el río Foix por encima de la capa de hielo".

El 11 d'agost de 1895 el setmanari local testimoniava l'existència del dipòsit de gel de Josep Saburit al carrer Peixateria on es dispensava aquest article a 15 cèntims el quilo.

A finals del segle XIX desaparegueren definitivament els pous de glaç, un cop s'havien desenvolupat les primeres fàbriques de gel artificial a les ciutats, a tocar dels punts de consum. A les fàbriques es produïen barres de gel a partir de la immersió de motlles plens d'aigua dolça en basses d'aigua molt salada o salmorra. Dins el dipòsit hi havia serpertins d'amoníac que refredaven la salmorra a baixa temperatura. Aquesta no es congelava, però sí l'aigua dolça de l'interior dels motlles.

Joan Virella indicava que el 23 d'octubre de 1921 Joan Ferrer i Nin, en representació de la Companyia Hereus de Soler y Cía demanaven permís per establir una fàbrica de gel al carrer de Pi i Margall cantonada Matanzas, és a dir, a tocar de la plaça de Soler Carbonell. [420]

Entre 1913 i 1925 la matrícula industrial presentava la fàbrica de gel Hereus de Pau Soler i Companyia, primer als afores de la ciutat amb una capacitat de 60 kg/hora i després domiciliada a la rambla amb 70 kg/hora.

Aquella societat havia instal·lat a primers de segle la primera fàbrica de gel artificial de Vilanova i la Geltrú, a l'edificació coneguda per La Turbina, a la partida del Fraig i a costat del camí Ral. Posteriorment transportaven el gel en carros i el venien al detall a la rambla Principal entre els carrers de la Mercè i Sant Joan. Els mariners i peixaters n'eren els clients més habituals.

La Turbina fou enderrocada el 1994. El nom tenia l'origen en quan havia allotjat la bomba que impulsava l'aigua potable del dipòsit de la Companyia de l'Aigua Vella cap al terme de Sant Pere de Ribes.

Al registre de la contribució industrial s'anota la presència entre 1926 i 1939 de l'Associació Mútua Industrial Pesquera que disposava d'una fàbrica de gel amb capacitat de fabricació de 150 Kg/hora al carrer Pi i Margall.

De 1937 a 1947 es registrava la raó Catalonia Gel, S.L. –Catalonia Hielo, S.L. després de la guerra– a la rambla de Josep Antoni Vidal amb una màquina de 150 kg/hora fins el 1941 i amb dues màquines de 100 kg/h a partir d'aquell any.

També fou rellevant la fàbrica de gel de Ramon Lluís Pujol –Fàbrica de gel Lluís– que es registrava a la matrícula entre 1940 i 1947 a l'actual avinguda de Francesc Macià, a tocar de la plaça del Mercat, al mateix indret on havia estat Hereus de Soler y Cía. Inicialment disposava d'una capacitat de 150 kg/hora que després s'incrementaria fins a 250 kg/hora.

El 1958 es mantenien la fàbrica de gel Lluís; la fàbrica de gel Catalonia, S.L. domiciliada al carrer Balmes, cantonada Joan Maragall, i l'empresa Gel Fricadí.

La popularització dels frigorífics domèstics va accelerar la desaparició d'aquest

[420] Joan Virella (1992), p.139

negoci.
D'altra banda, el 1972 s'iniciava la instal·lació d'una moderna fàbrica de gel artificial propietat del Pòsit de Pescadors per donar servei als mariners. D'aquesta forma s'acabava el transport de barres de gel provinents de Barcelona.

18.6 L'aiguacuit

La fàbrica d'aiguacuit fou construida el 1890 a la quadra d'Enveja, a tocar de l'actual carretera de l'Arboç per Casimir Font i Gumà, fill de Francesc Font Parés i Antònia Gumà Ferran. Nebot de Francesc Gumà, impulsor del ferrocarril i tantes altres iniciatives, la construcció de la fàbrica fou encarregada al seu germà Josep Font i Gumà, arquitecte modernista i autor, entre altres de la fàbrica Pirelli.
Les instal·lacions, que constaven de planta baixa i un pis, estaven aïllades del nucli urbà per qüestions higièniques i sanitàries. El 1883 la Junta de Sanitat havia obligat a instal·lar aquesta mena de fàbriques als afores de la ciutat. La construcció d'obra vista presentava externament molts espais lliures concebuts per a la ventilació del local. Així mateix, la planta baixa on es treballava presentava unes grans arcades i sales àmplies també molt ventilades.
La fàbrica d'aiguacuit, ampliada per Casimir Font el 1898, elaborava sèu, un lubrificant extret dels greixos animals –aprofitant deixalles de l'escorxador- utilitzat per facilitar el funcionament de les transmissions d'embarrats i màquines de les fàbriques. També s'utilitzava per untar les fustes amb que els mariners varaven les barques i així facilitar-ne el lliscament.
El 1898 s'ampliava la fàbrica de coles o aiguacuit, també anomenada "fàbrica de la pudor".
A primers de segle s'anunciava com a "fàbrica de cola fuerte" Font y Cía. Entre 1909 i 1913 la contribució industrial municipal recull la fàbrica de cola de Font i Companyia situada als afores de la ciutat amb una capacitat de 400 litres. El 1915 el registre anava exclusivament a nom de Casimir Font Gumà.
Entre 1918 i 1922 Casimir Font estava registrat a la matrícula industrial per una fàbrica de pastes de sopa al carrer del Gas.
L'estudiós vilanoví Joan Sivill és, probablement, qui ha fet una recerca més exhaustiva al voltant dels processos productius i altres detalls de la fàbrica de l'aiguacuit. A ell devem moltes de les dades que incorporem. [421]
El 1926 la fàbrica passà a l'empresa tèxtil Societat Anònima Vila de Barcelona que disposava de diferents establiments de teixits arreu de Catalunya. Aprofitant l'ús de les velles instal·lacions a Vilanova aprofitaren per reprocessar pells i cuirs

[421] Sivill (2015)

derivats del procés tèxtil i elaborar coles.
Pells, carn i altres materials de rebuig eren bullits en grans calderes de les que se'n recuperava una mena de pasta o gelatina que era assecada en el pis superior o assecador –a semblança dels molins paperers– abans de dipositar-se en unes piques de 10-15 cm. de fondària. Després de reposar, aquella gelatina impura amb propietats adhesives es convertia en una matèria espessa que es podia tallar i fer-ne pastilles, a semblança del sabó. Aquestes es dipositaven en canyissos i en quadrats de tela on es ventilaven i assecaven durant un temps.
La resultant final era una cola de color marró utilitzada per a la fabricació de teixits i pels tallers de fusteria i ebenisteria. Altres subproductes eren emprats com adobs orgànics juntament amb altres components. Sivill indicava que utilitzaven el carbur per generar la llum de la fàbrica.
Ateses les males olors pròpies del procés d'elaboració la fàbrica era tancada durant l'època d'altes temperatures. El procés, més artesanal que industrial, ocupava únicament de cinc a sis persones.
Els productes acabats eren transportats a l'estació mitjançant els carros de cal Nicolau. El 1961 la fàbrica fou venuda a la família Burguet que la transformaren en granja avícola.
Més enllà de "la fàbrica de la pudor", la matrícula industrial recull dos altres fabricants locals de coles durant la primera meitat del segle XX.
Per una banda els anys 1925 i 1926 apareixia la fàbrica de Jordi Pujol al carrer de Cuba amb una capacitat de la caldera de 1.500 litres primer, i 2.500 litres el segon any.
De 1934 a 1940 s'anotava la fàbrica de cola de Salvador Prat a la rambla de Francesc Macià, actual rambla Principal, amb una caldera de 100 litres de capacitat. Entre 1941 i 1947 el mateix negoci era regentat al mateix indret per la seva vídua amb la raó de Remedios Roset Vda. Prat i, entre 1959 i 1960 pel fill Ferran Prat Roset.

19. Crisi industrial, crisi econòmica

Com no pot ser d'una altra manera, el clima industrial de la ciutat ha modificat l'estructura i el propi caràcter de la societat. La ciutat –des dels actius econòmics fins a les relacions socials i personals– llegia amb precisió i naturalitat l'evolució de la indústria, interioritzant amb solvència els moments de puixança i de declivi.

Les relacions entre els dirigents i la classe obrera ha estat canviant en el temps. Relacions condicionades per l'entorn polític i econòmic del país i del continent, condicionades per paternalismes vuitcentistes o franquistes o condicionades per l'estat de salut de les organitzacions sindicals. Però, gosaríem dir, que Vilanova i la Geltrú mai s'ha caracteritzat per esdevenir un reconegut centre de conflictivitat laboral. En això hi tenen a veure un cert grau de llunyania de les àrees més tradicionalment més efervescents com el Barcelonès, el Baix Llobregat o el Vallès, i la component més pròpia d'unes relacions laborals i personals de proximitat que, tot i la salvaguarda dels interessos de classe, han apostat històricament per evitar l'enfrontament i fugir de tota trencadissa irreversible. En veurem alguns exemples.

Malgrat tot, en determinats moments del segle XIX les condicions laborals dels treballadors tèxtils –dones, homes i nens– eren d'una precarietat manifesta. Potser Vilanova i la Geltrú distava encara dels escenaris *dickensians* –"a Coketown no hi havia res que no tingués un aire sever de lloc de treball"–, però les circumstàncies laborals imposades per la revolució industrial encara trigarien a dignificar-se i humanitzar-se mínimament. [422]

La indústria local, i per extensió la del país, presentava uns baixos índex de competitivitat en comparació amb la resta de països industrialitzats. Els elevats costos de la maquinaria d'importació, el cost del carbó o la baixa productivitat eren factors que afectaven la competitivitat del sector. Per això, ben aviat l'estratègia es va centrar en l'aplicació de polítiques proteccionistes afavorint l'ocupació del mercat interior i convertint les colònies –especialment la illa de Cuba– en mercats reservats on poder situar els excedents.

La inestabilitat del marc polític i econòmic vuitcentista acompanyat per les condicions de vida i laborals dels sectors treballadors i la feblesa de mercats , podien ser indicadors més que suficients per situar aquell segle en un estat de crisi permanent, malgrat els èxits associats a la creació de llocs de treball o les fites aconseguides en

[422] Dels fabricants de Coketown: "Si se'ls exigia que enviessin a escola els infants que treballaven a les seves fàbriques, es declaraven arruïnats; es declaraven arruïnats si hom designava inspectors que examinessin les seves fàbriques; es declaraven arruïnats quan aquests inspectors es permetien de dubtar que tinguessin tota la raó de trinxar la gent amb les seves màquines; estaven completament perduts si algú insinuava que potser no era inevitable que fessin sempre tant de fum" (Dickens, Charles; *Temps difícils*, p.183)

l'apartat de les infraestructures locals.
Superada aquesta constatació que potser exigiria una anàlisi més sectorial que global, és ben cert que hi ha períodes on l'estat de crisi s'aguditzà de forma evident. Els darrers vint anys de segle XIX foren batejats per Albert Virella com "els anys tristos". Certament, aquell final de segle aconseguí de solapar les crisis econòmica i financera, el tancament d'algunes fàbriques tèxtils, la irregularitat de les produccions fabrils condicionades per la feblesa dels mercats colonials i les reivindicacions obreres o la plaga de la fil·loxera que destruí el sector vitivinícola i altres activitats subsidiàries com la dels boters o les fassines d'aiguardent.
En aquell context tancaren les seves portes per manca de recursos les raons socials Santacana, Sadurní y Cía i Llimós, Puig y Cía. Les collites no eren favorables i els articles de primera necessitat havien entrat en una espiral inflacionària.
Però, anem a pams. Autors com Josep Maria Freixa situen els primers factors essencials de la crisi a partir de 1850. Eren factors econòmics, socials i polítics que accentuaven la precarietat en nuclis de monocultiu poc diversificats com era el cas de Vilanova i la Geltrú on l'activitat era bàsicament la industrial tèxtil i, en aquest sector, centrada gairebé en exclusiva en el cotó.
Freixa enumerava com a factors de dificultats: el llarg plet per aconseguir el ferrocarril, el conflicte de les selfactines –malgrat solucionar-se amb "diàleg i serenitat–, la guerra de secessió americana, el problema insurreccional a Cuba, la guerra carlista, la qüestió social, la definitiva pèrdua de les colònies i la pugna entre proteccionistes i lliurecanvistes. [423]
Un dels capítols notables de la crisi de la segona meitat del XIX vindria protagonitzat a la dècada dels seixanta per la coneguda com a fam de cotó, una situació que impossibilitava l'arribada d'aquest matèria primera arrel de la guerra de Secessió nord-americana. El cotó quedava aturat als ports del sud del país bloquejats per l'exèrcit federat i, en conseqüència, la pròpia mancança feia pujar els preus. Els seus efectes es feren notar l'any 1862 a les fàbriques europees en general, i locals en particular. Malauradament, era habitual d'escoltar: "A tal fàbrica, escorren!". [424]
El *Diario de Villanueva* en la seva edició del 14 d'octubre de 1861 en deia: "la carestía de algodón en rama que se experimenta a consecuencia de la guerra de los Estados Unidos tiene en muy justa ansiedad a las innumerables famílias que cifran en la elaboración de dicha materia su subsistencia".
Fruit de la situació el 1865 l'Ajuntament reclutava personal de les fàbriques cotoneres aturades per dedicar-los a fer obra pública. Com indicava Freixa: "Situación

[423] Freixa (1954), 121
[424] En paraules de J.Carbonell, l'expressió "A tal fàbrica, escorren!", feia esment de quan deixava d'entrar cotó a una determinada fàbrica i això aturava progressivament el procés, fins que aquest quedava desenfilat (Carbonell 1951, 155)

dramática comparada al cólera de 1854". [425]

El mateix autor afegia que s'havien destinat a la crisi 8.000 rals del fons de calamitats públiques i fa constar que Salvador Samà contribuí amb 10.000 rals d'ajut i a molts balls i actes benèfics de Carnaval es recolliren diners en favor dels aturats.

Les actuacions públiques que absorbiren ma d'obra aturada foren les obres de diferents trams de la carretera de Vilanova a Sitges, la millora de camins veïnals de Cubelles i Sant Pere de Ribes, obres a l'escorxador, millores al clavegueram del torrent de la Pastera i, així mateix, es constituïren diverses brigades per intervencions als parcs públics i neteja viària. Segons Freixa, el governador acceptava el permís de treballar a les obres de la carretera per únicament cent obrers. Finalment, la junta inspectora econòmica de la carretera n'acceptà fins a 358.

Freixa anota que algunes empreses com Samà y Cía o Aballí, Coll y Cía van poder absorbir una petita part del personal disponible.

En qualsevol cas, es calcula que entre 1861 i 1865 deixaren la ciutat al voltant de 1.300 persones i que el 1868 Vilanova tenia uns 3.100 obrers a l'atur.

De tot plegat se'n feia ressò el propi Rei Carnestoltes en el Sermó que encetava el Carnaval vilanoví de 1865:

¿Qu'es lo que passa miñons?
Això ya no pot aná.
La fabricasió parada
perquè'l cutó está tan cart;
veyent tantes bancarrotas
s'aturdeix el comersiant,
el menestral no te feyna ,
el pagés está atrapat,
el marchan no compra vi
y el furné no abaixa'l pa.

Ja de ple a la dècada dels vuitanta, la crisi econòmica, la producció intermitent i la inseguretat dels mercats es farien notar de forma persistent. A l'octubre del 1885 l'Ajuntament distribuïa fins a 150 racions de menjar diàries pels obres de les fàbriques aturades. El 1887 la xifra de desocupació tornava a voltar els 3.000 aturats. Albert Virella apuntava que entre 1885 i 1900 deixaren la ciutat al voltant de 6.000 persones. Una xifra de grans proporcions tenint en compte que la ciutat tenia uns 13.000 habitants. Molts d'ells tornarien i a finals de segle l'indicador demogràfic estaria per sobre de les 11.000 persones.

Fruit de l'ofec i la desesperació, la manifestació del primer de Maig de 1890 a Vilanova i la Geltrú reunia uns 4.000 treballadors. [426]

Aquell mateix any, el rector de la Geltrú, Mn. Pere Palau, va pronosticar amb to

[425] Freixa (1959), p.117
[426] Virella (1977), p.71

apocalíptic la ruïna de la ciutat.

Els efectes devastadors de la crisi de 1892 i el seus orígens eren avaluats pels cronistes del *Diario de Villanueva* i es reflectien a les memòries anuals del Banc de Vilanova. Tot plegat s'atribuïa a les greus pèrdues patides pels rendistes en el negoci dels ferrocarrils i altres operacions especulatives, a la situació poc aclarida de la hisenda pública, a la creació de grans empreses en comptes de petites instal·lacions més competitives, al tancament de companyies exportadores de vi a causa de la fil·loxera, a l'emigració de les famílies pudents cap a Barcelona, a l'educació perniciosa del jovent vilanoví o a la mandra dels rendistes per invertir. Com veiem, el mosaic era ben divers. La pèrdua d'un mercat protegit com Cuba el 1898 no faria sinó agreujar –amb més efectes psicològics que econòmics– una situació de vulnerabilitat creixent. Era una concatenació d'esdeveniments que conduïen a la ciutat a un final de segle carregat d'amargor. Com indicava Freixa: "Para Villanueva era el funeral: se perdían los intereses de Cuba y se perdía un mercado para la indústria, todo ello empalmado con la ruina del ferrocarril por la costa, y el principio de la desvalorización monetaria". [427]

Un certificat de la Hisenda Municipal de Vilanova i la Geltrú datat el 11 de desembre de 1899 relacionava "que se han dado de baja a la matrícula de esta villa, por haber cesado en sus indústrias, los comerciantes y fabricantes de hilados y tejidos siguientes". Entre els exercicis 1876-1877 i 1898-1899 hi apareixien, entre altres, els comerciants: Salvador Raldiris (1876-77), Aballí, Coll y Cía (1876-77), Samà y Cía (1884-85), Francesc Garriga i Soler (1884-85), Escardó y Cía (1892-93); o els fabricants: Soteras y Cía (1885-86), Bresca y Cía (1887-88), Sard y Cía (1898-99). [428]

L'arribada al tombar de segle XX no oferia perspectives gaire optimistes. Només l'arribada de Pirelli el 1902 aixecà tímidament els ànims. Alguns relats son ben il·lustratius: "arreu es veien homes sense feina que prenien el sol a la Plaça de l'Estació o admiraven com feien l'exercici els soldats quintos a la Plaça dels Quarters". [429]

Les notícies a la premsa local il·lustraven de la situació. El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 17 de gener de 1901 donava compte dels molts obrers que deixaven la ciutat amb cartes de recomanació de l'alcalde. Notícia que anava acomboiada per altres dues de signe contradictori. L'aturada addicional d'una setmana de la fàbrica Santacana per avaria de la màquina de vapor contrastava amb la preparació d'un gran Carnaval.

---

[427] Freixa (1954), p.127

[428] ACG-Doc 1669-Contribució Industrial, 1891-1904

[429] Del text "Festa commemorativa del 25 è aniversari de Pirelli a Vilanova" al *Butlletí dels Alumnes Obrers de l'Escola Industrial* de setembre de 1927.

Potser cal recordar aquí les paraules del vilanoví Antoni Bonaventura Gassó que el 1816 deixava escrit: "El catalán nunca sufre más amargura, que cuando por falta de obra se ve precisado a un ocio violento" (Gassó 1816, p.113)

En l'edició del 24 de març s'indicava que l'Ajuntament reclutava 90 treballadors de la fàbrica de Mar per fer tasques d'arrengament de la rambla Principal.

Als factors catalitzadors de la crisi apuntats anteriorment, caldria afegir-hi altres elements més concrets com el transport –"car, poc i dolent"– i la carestia de ferro, acer i carbó, avaluats per la pròpia premsa local el 17 d'agost de 1901: "la abundancia de transportes había de permitir el establecimiento de industrias con aprovechamiento de fuerza hidráulica en muchos sitios donde ésta se pierde por resultar aislados de las grandes vías de comunicación".

D'altra banda, l'acta del plenari de l'Ajuntament de gener de 1901 recollia que l'alcalde s'havia reunit amb una representació dels obrers de la fàbrica de Mar per coordinar les ajudes de la Junta de Patronat de Pobres que es trobava al costat de l'Hospital. Quan l'aturada de les fàbriques per manca de cotó aquest Patronat oferia servei de cuina i menjadors públics per als més necessitats.

Al llarg de 1900 i 1901 el sindicat de Les Tres Classes de Vapor presentava a l'Ajuntament llistes de les persones més necessitades.

L'anàlisi de la crisi oferia arguments de tota mena. El *Diario de Villanueva* en la seva edició de 14 de gener de 1902 incorporava aquest text en una reivindicació de la construcció del pantà de Foix: "la decadencia de exportación en nuestro comercio vinícola, la falta de trabajo en las fábricas, ya por el coste crecido de los carbones ya por las exigencias del socialismo cada dia en aumento, ayudado todo por el centralismo barcelonés creo han sido las verdaderas y únicas causas de la decadencia de nuestra algún dia floreciente villa".

En aquell ambient depressiu de canvi de segle, ni els tradicionals elements dinamitzadors com la Fira eren capaços d'oxigenar aquell estat de paràlisi decadent. El butlletí *Fomento del Trabajo* indicava que l'actual format de fira perjudicava el comerç local. [430]

Tal vegada, era el nouvingut Fomento del Trabajo qui podia sintetitzar de manera més precisa la situació de crisi i, en conseqüència, les seves prioritats per adreçar la realitat. I així ho declaraven sota l'epígraf "Nuestros propósitos" en el número 1 de la revista *Fomento del Trabajo* de maig de 1906. Tota una declaració de intencions que

---

[430] "Les circumstàncies li feren l'any passat una vida tan anèmica, que molts esperaven veure ben minvat aquest anacronisme, que, per uns cuants dies, converteix el més hermós de nostres passetjos en una mena de campament de gitanos o aduar de gent moresca [...] En una població industrial, com es Vilanova, en que tothom té un peu a Barcelona per la facilitat que dona el carril, xuclador perenne del diner cap a les grans capitals; en que dugues agències de transports y una infinitat de recaders faciliten y fomenten la manía de no comprar a la vila. En una vila com aquesta, la fira és una adició al mal, adició que tant perjudica als botiguers com al públich [...] El firayre ven, en general, saldos, a un preu ficticiament inferior al acostumat [...] Al anarsen, deixen el sol de la Rambla destrossat y una estela de pudors, de porqueria, de cendres d'acetilé ... Vagin en bon hora ahont fassin menus mal !"
(Víctor Oliva, "La Fira de Vilanova", a *Fomento del Trabajo* nº7 de novembre de 1906)

costarien d'acomplir-se:

> Nuestra decadencia material, la ruina de nuestras industrias, con sus consecuencias tremendas, la despoblación, la depreciación de la propiedad urbana y rústica, el dejamiento de los capitales habian producido fatalmente un decaimiento moral en el espíttitu de los villanoveses [...] Hay que lograr la regeneración regenerándonos a nosotros mismos, abandonando nuestro hogar, a pesar de los amorosos brazos que en él nos aprisionan; es preciso maldecir la tertulia y el café, para sustituirlo por reunión científica, por la Junta de Patronato, por la Liga de Productores, por el Sindicato Agrícola, por el gremio, por el taller, por la escuela; no tendrá derecho a una queja, a lanzar una crítica quien no ponga todo su esfuerzo, toda su voluntad, todo su trabajo en salvarse él y salvar a Villanueva. Nuestra revista será implacable para los vividores de café, para los parásitos [...] Ni las tendencias políticas ni los intereses de clase tendrán ingreso en nuestra casa [...] Levántate por tu propio esfuerzo, pueblo de Villanueva; camina hacia tu regeneración con paso firme. Surge et ambula.

Així les coses, la delegació local del Fomento del Trabajo centraria les seves energies inicials en reivindicar algunes infraestructures transformadores i altres gestions polítiques que poguessin facilitar algunes oportunitats de futur. Les actuacions al voltant de 1906 es focalitzarien en aconseguir una política aranzelària favorable als productes elaborats per Pirelli y Cía, a la sol·licitud d'un projecte de ferrocarril secundari entre Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès i Igualada, la construcció del pantà de Foix i la constitució d'un Sindicat Agrícola.

El mateix butlletí de Fomento de maig de 1906 presentava un extracte d'una conferència de Josep Bertran i Musitu amb unes reflexions prou eloqüents: "Villanueva padece una crisi compleja, una crisis total, crisis administrativa, industrial y agrícola; y no es debida, como algunos creen, a circunstancias externas, sino internas [...] La crisis de Villanueva es una crisis de ciudadanos. Es un factor principal de la decadencia de nuestra villa, la inacción de nuestra juventud, alejada del movimiento progresivo de nuestro pueblo, divorciada de todo sentimiento cientifico, literario, industrial, juventud con una educación a la moderna, mal entendida".

Com s'ha indicat, l'establiment el 1902 de l'empresa italiana de fabricació de cables elèctrics aïllats Pirelli & Cia havia aixecat no poques expectatives de recuperació. Si bé és cert que inicialment la nova fàbrica ocuparia menys de cent treballadors i, per tant, la seva incidència seria poc significativa, també ho és que en pocs anys es farien diverses ampliacions lligades a la diversificació de la producció que consolidarien uns indicadors prou acceptables. Més enllà d'aspectes merament quantitatius Pirelli va posicionar-se immediatament com un referent d'alt contingut tecnològic i condicions laborals més avantatjoses de les que oferien la majoria d'empreses del sector cotoner. En qualsevol cas, va caldre una mica de perspectiva per celebrar i valorar objectivament l'arribada de la Pirelli. La celebració de les noces de plata el 1927 n'era

una bona oportunitat. Així ho expressava el text "El 25º aniversario de la Fábrica Pirelli" publicat a *Democràcia* el 10 de setembre de 1927: "Atravesaba Villanueva la crisis económica más grave que registra en su historia. A las quiebras de las fábricas Samá y Sard, a la paralización casi completa de la industria tonelera, habia seguido una serie ininterrumpida de paros en las fábricas de tejidos, única industria importante con que contaba nuestra villa. A pesar de haber emigrado de la misma más de cinco mil obreros, quedando la población reducida a unos once mil habitantes, para los restantes el trabajo era escaso, irregular y pésimamente retribuido".

Mentre, l'estat de precarietat i les intermitències de la producció condicionaven la vida de moltes persones. El *Diario de Villanueva* donava compte el juny de 1908 que: "media población come mejillones, pues los muchos obreros que con los paros recientes de las fábricas Escoda y Puig han quedado sin trabajo pasan el día en las rocas de San Gervasio y San Cristóbal pescando estos moluscos".

A nivell local i a bona part de Catalunya es visqueren moments de prosperitat entre 1914 i 1918 a conseqüència dels efectes de la Primera Guerra Mundial i la necessitat de cobrir les necessitats dels països bel·ligerants. Un efecte que desaparegué en acabar el conflicte i produí una contundent caiguda de les exportacions de teixits de cotó i llana. La nòmina de treballadors en atur tornà a créixer de forma alarmant.

Un altre període de decadència de la indústria local correspon, com no podia ser d'altra manera, als anys de la guerra civil (1936-1939).

L'escassetat de ma d'obra, la singularitat de les indústries de guerra, la manca de matèries primeres o la influència dels bombardeigs a la rereguarda obligaven a una activitat intermitent.

Es prou il·lustrativa la carta que l'alcalde de la ciutat dirigia el 21 d'agost de 1935 al Ministre d'Industria i Comerç en representació de 1.250 obrers en situació d'atur forçós del ram tèxtil. El màxim dirigent local indicava: "De las cuatro fábricas de tejidos existentes en ésta villa, tan solo una, la de los Srs Marqués, S.A. trabaja casi normalmente sin interrupción, trabajando en ella tan solo un número aproximado de 400 obreros, la de los Srs. L. Mata Pons, desde hace unos tres meses está completamente cerrada, y las dos restantes o sean de los Srs. Alegre Ferrer Pi y Escoda desde hace más de un año que no funcionan [...] debido a la falta de pedidos por parte de los compradores de los géneros manufacturados, y hallarse los almacenes repletos de géneros".

Alhora, demanava una actuació immediata i instava a "resolver el asunto de la regularización de hilados". [431]

Els registres d'atur obrer enviades per l'Ajuntament a la Generalitat de Catalunya l'octubre de 1938 recollien un total de 1.231 aturats; 133 corresponents a les

[431] ACG, Doc 2006

indústries tèxtils, 214 al comerç o 854 al capítol de "altres indústries". Cal dir que el nombre d'aturats registrats l'agost de 1937 pujava a 859 persones. [432]

Els efectes bèl·lics del bàndol franquista tingueren especial efecte a les instal·lacions industrials de "l'eix dels bombardeigs", format per la Pirelli, la fàbrica de gas, les instal·lacions ferroviàries, La Calibradora o la bòbila Figueras. Cas diferent fou la voladura parcial de la fàbrica Pirelli per part de les tropes republicanes en retirada.

També cal tenir en consideració, derivats de la repressió a la zona republicana, els assassinats de dirigents industrials com Joan Ricart Soler de 56 anys i director de Marqués o de Joan Robert Fort de 48 anys , director de Griffi i professor de l'Escola Industrial.

Durant els primers anys del franquisme l'economia autàrquica del règim no facilità les coses. Les dificultats per adquirir matèries primeres, recanvis i maquinaria, les restriccions elèctriques o la feble demanda interna foren alguns dels condicionants que relegarien el país i la seva indústria a la cua dels països europeus. Una situació que no començaria a millorar fins a les darreries dels cinquanta amb polítiques econòmiques més obertes i els acords de la dictadura amb EE.UU. i altres països aprofitant el context de la guerra freda.

Malgrat això, els indicadors d'eficiència i competitivitat o la capacitat d'inversió i modernitat de la indústria vilanovina, i del país en general, trigarien a millorar. En alguns casos ja seria massa tard, i abans d'acabar el segle, sectors sencers com el tèxtil serien deslocalitzats a altres països.

La modernització tardana de la indústria espanyola, absorbida per la devastació de la guerra, els efectes de la postguerra i una economia autàrquica que feia estralls; va comportar altres elements singulars.

Als anys seixanta, com a fenomen derivat de la modernització de la maquinària, algunes fàbriques aplicaven restriccions de plantilla per "paro tecnológico", tal com observava el *Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 8 de juny de 1968.

Tancarem aquest capítol amb les reflexions que feia Manuel Tomàs i Cruells a les pàgines del *Diario de Villanueva* el 5 d'agost de 1900, dia de la Mare de Déu de les Neus en un número especial commemoratiu del cinquantè aniversari de la publicació periodística local.

Manuel Tomàs i Cruells, polític i regidor de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, era fill de l'industrial metal·lúrgic Manuel Tomàs i Bertran, artífex de la segona portada d'aigües potables a la ciutat.

L'article es titulava "Antes y después" i el seu autor reflexionava sobre la realitat de la Vilanova de tombant de segle, immersa, com hem vist, en una important crisi econòmica i social, i defensava la necessitat de mantenir la indústria com a garantia

[432] Ibid.

de futur de la pròpia ciutat. Unes paraules que en algun cas van resultar profètiques i que encara tenen una component ben actual:

> Villanueva, es ahora más rica y menos inteligente, aunque tal vez más modernizada materialmente de lo que era a mediados de siglo. Debe la villa su riqueza, en primer lugar, la iniciativa de quienes instalaron las grandes industrias textiles, alma y esencia de la vida local. Sin aquellas, aun contando con todos los restantes medios de que disponemos, Villanueva seria una población de tres a cuatro mil habitantes. Y si, por una causa cualquiera, desaparecieran tales industrias, rápidamente reduciríase el censo de población a la cifra mencionada, por ser imposible subsistir otra mayor con los elementos que proporciona nuestra situación geográfica y topográfica. ¿Es esto posible?. La lucha industrial, apurando la concurrencia, suprime la población allí donde resulta exótica y obliga a instalar las manufacturas en los lugares donde se obtienen más baratas las primeras materias o en los sitios que por su proximidad al consumo garantizan la continuidad de las operaciones. Aqui no estamos en ninguno de tales casos. Estamos de los mercados lo bastante lejos para ser tenidas forzosamente en cuenta las distancias, careciendo así mismo de fuerza motriz barata, todo lo cual nos condena a presenciar la desaparición de nuestra grande industria que, por la necesidad de vivir emigrará a regiones donde pueda seguir luchando con las producciones similares. La cosa se realizará en un plazo más o menos largo, pero siempre más breve de lo que muchos figuran. Entonces seremos un pueblo productor de vino, un regular centro de pesqueria y hasta, tal vez, una buena playa de baños y una excelente estación de invierno. Pero, sumado todo esto, no dará a la población villanovesa un contingente superior a la cuarta parte actual. Habremos cumplido nuestra misión y vivirán nuestros sucesores del recuerdo de lo que fuimos, como tantos otras localidades de nuestra patria, que se parece, a un gran museo de antiguedades más que a una nación de la epoca presente.

Per tot plegat suggeria alguns alternatives de futur ben singulars:

> Podria evitarse la inminente decadencia estableciendo aquí muchas y variadas, una verdadera miscelánea de pequeñas industrias. Algunas naturales en la comarca, como el aprovechamiento de los tartratos (sic)., la extracción del aceite de las pepitas de la uva, la fabricación del cemento, etc, otras especialidades mecánicas y químicas, en las que la mano de obra sea factor principal para el evaluo del precio de venta. Algo parecido han realizado Mataró, Badalona y tantos otros centros que, en condiciones semejantes a esta villa, prosperan y crecen mientras aquí nos atrasamos y disminuimos. Asi son fuertes y ricas, en el extranjero, muchas poblaciones a las que nada tenemos que envidiar por los elementos naturales disponibles. Olvidándolo y siguiendo el camino ya empezado, en un siglo escaso habremos recorrido todas las fases de la existencia de los pueblos.

Davant la necessitat d'aquestes noves indústries, l'autor acabava dient: "Si, a pesar de todo, esto no se realiza, será muy difícil que el *Diario de Villanueva y Geltrú* pueda llegar a commemorar su centenario, por falta de lectores y aun de colaboradores".

20. Proteccionistes i lliurecanvistes

El moviment de la Renaixença, de fort contingut literari en l'ús i recuperació de la llengua dels catalans; tingué també un cert paral·lelisme en la defensa i protecció de la indústria del país. Llengua i indústria eren dos elements ben propis que calia preservar.

A partir del mateix moment de l'inici de la industrialització al nostre país, això és a partir del segon terç del segle XIX, un dels debats més encesos en els àmbits polític i econòmic fou la pugna entre les polítiques proteccionistes i lliurecanvistes.

Les primeres, defensades per bona part dels industrials catalans, demanaven de dificultar –prohibir, en una primera fase– l'entrada de productes estrangers, molt especialment de manufacturats tèxtils. Els teixits de cotó procedents del Regne Unit eren més competitius en termes de preu en qualitat que els fabricats a casa nostra. La lliure entrada d'aquests productes feia perillar la naixent indústria tèxtil catalana. En sentit contrari, les tesis lliurecanvistes demanaven un mercat de lliure competència que afavorís els interessos dels consumidors. D'altra banda, entenien que la protecció alentia la competitivitat de les empreses i la pròpia incorporació de les millores tècniques.

Els aranzels es convertiren en el instrument més poderós per fer prevaldre una o altre orientació segons el signe dels partits governants a cada moment. Però hi havia altres instruments directes o indirectes com les compres per part el sector públic, beneficis fiscals o financers i aspectes normatius, tècnics o burocràtics, que dificultaven les compres a l'exterior.

El fet que la indústria del país –especialment tèxtil– estigués concentrada a Catalunya, aportà al debat altres connotacions ideològiques i territorials.

Vilanova i la Geltrú contribuí a la causa proteccionista amb persones de la talla de Josep Ferrer i Vidal, Víctor Balaguer o Manuel Marquès, entre altres.

Els arguments esgrimits pels sectors proteccionistes es centraven en la protecció de la indústria naixent. Calia protegir la indústria mentre creixia i es consolidava en termes de competitivitat per fer front en igualtat de condicions a les manufactures provinents de països més madurs com Alsàcia o Anglaterra.

D'altra banda, la protecció permetia reduir importacions i, per tant, equilibrar la balança de pagaments. Un element que, alhora, garantia la independència del país en sectors que es podien considerar estratègics. Òbviament, la protecció també facilitaria el manteniment de llocs de treball i els nivells de renda. L'incipient estat de la indústria afavorí les mesures proteccionistes fins el 1841. Després, les polítiques s'anaren alternant fins l'aranzel lliurecanvista del govern del calafenc Laureà Figuerola el 1869, molt combatut des de Catalunya. Els industrials catalans

s'agruparen sota la Comissió de Fàbriques per fer front a les pressions internes –especialment dels governs de Madrid– i externes.

El novembre de 1846 arribava a Cadis l'anglès Richard Cobden, conegut com "l'apòstol del lliurecanvisme" i responsable de l'activa Lliga de Manchester. La reacció de l'Institut Industrial de Catalunya no es va fer esperar amb Joan Güell i Josep Ferrer i Vidal al capdavant.

Es tractava d'un joc de partides simultànies on convergien els interessos del govern, la dels consumidors –que sovint també eren productors– ,els industrials tèxtils catalans i altres grups sotmesos a pressió. [433]

Des de diferents parts de l'Estat espanyol es percebia el proteccionisme industrial com un moviment exclusivament català i, per tant, subjecte a interpretacions polítiques. Se'n feia la lectura que l'aplicació d'aranzels proteccionistes enriquia els industrials catalans i, alhora, penalitzaven els consumidors d'arreu de l'Estat que no podien comprar productes estrangers més econòmics i de més qualitat.

En sentit contrari, hom s'esforçava per fer entendre que aquelles mesures afavorien el desplegament d'un sector industrial capaç de generar molts llocs de treball directes i indirectes i alhora permetia equilibrar la balança de pagaments. D'altra banda, el proteccionisme aranzelari no prohibia les importacions ni afavoria la formació de monopolis i, per tant, mantenia oberta en tot moment la porta de la competència estrangera i la necessitat de millorar la competitivitat de la indústria local. La pràctica aranzelària era més beneficiosa que no una política de subvencions directes.

Josep Maria Freixa reproduïa la trobada entre un obrer tèxtil i el polític proteccionista Laureà Figuerola , creador de la pesseta: "El obrero Roca, tejedor de lana y republicano federal, prototipo de la menestralia catalana, carente de instrucción pero rebosante de seny, ironia y sentido común, fue interrogado por Fguerola. Siendo usted republicano, ¿con qué derecho me quiere usted privar de la libertad que tengo de comprar mis calcetines de algodón en Inglaterra y la seda en Francia, que es mejor y más barata que la de España?. Roca contestó: Son mejores en Inglaterra y Francia, los calcetines y la seda, pero también son mejores los Ministros de Hacienda Gladstone y Fould y nosotros nos hemos de contentar con el Sr. Figuerola". [434]

També *Los Misterios de Villanueva* feien esment de la necessitat de polítiques proteccionistes per la indústria: "Cuando a favor de un sistema protector por el tiempo necesario, nos hallamos en situación de competir en perfección y baratura con los demás, entonces admitiremos el libre cambio; entonces como la Inglaterra

[433] Pau Romeva parlava de les "esperances que tenien els criadors de vins andalusos que, a canvi de trencar les barreres aranzelàries obtindrien una considerable col·locació de llurs productes a Anglaterra" (Romeva 1952, p.304)

[434] Freixa (1959), p.185

gritaremos *abajo las aduanas*". [435]

En tot moment des d'Anglaterra es va pressionar el govern i la societat de l'Estat espanyol per suprimir les barreres aranzelàries imposades als seus productes. En aquest sentit , no estalviaven esforços per anar en contra de la indústria catalana fent tota mena de pràctiques de competència deslleial com el dumping. Sovint, darrera d'algunes posicions lliurecanvistes s'hi amagaven altres interessos que pretenien la desaparició de la indústria.

El 1869 Ignasi Carbó aportava unes contundents consideracions arrel d'un discurs de signe proteccionista. [436]

Aquell mateix any es promulgava la Llei aranzelària lliurecanvista de Laureà Figuerola amb l'aplicació de noves tarifes duaneres. El ministre hagué de replicar en no poques ocasions les proclames contra el lliurecanvisme provinents de personatges com Pascual Madoz, Víctor Balaguer i Josep Ferrer Vidal o Josep Salom, aquests darrers vocals de la Junta d'Aranzels i representants de l'Institut Industrial de Catalunya.

En el poema *Els quatre pals de sang* Balaguer advertia*:* ¡Ai, Castella castellana / ai si em trenques el quart pal !". Era el pal de la Indústria. Els altres tres representaven el Dret, la Llibertat i la Justícia.

En certa ocasió el ministre de Hisenda en sessió de Corts va replicar Balaguer dient: "La idea proteccionista en Cataluña és dogmática; ésto es, no se discute".

El 1870 a Vilanova i la Geltrú hi hagué protestes contra l'aplicació de les tarifes duaneres del govern Figuerola.

D'altra banda, l'aranzel de 1891 va representar el triomf de les posicions proteccionistes. Com anotava Ramon Tamames: "Puede decirse que hasta principios del siglo XX, la única política de industrialización consistió en no poner trabas a la inversión extranjera y en instaurar la protección arancelaria".[437]

El mateix autor defensava la Llei de Bases Aranzelarias de 1906 i la Llei de Protecció a la Industria Nacional de 1907. Amb ells –deia– "la economia española quedó al abrigo de una protección integral que hizo posible el desarrollo de la insdustria y la expansión agrícola y ganadera".

Aquells mateixos instruments proteccionistes son els que facilitaren la vinguda d'una empresa estrangera com Pirelli, tal com indicava Víctor Oliva a la revista *Fomento del*

---

[435] Pers et al. (1851), p.180

[436] En el text s'hi desplegaven algunes de les causes del retard de la indústria del país. Es lamentava dels elevats tipus d'interès indicant que "el capital sempre va on troba més guanys i menys risc". D'altra banda afegia la necessitat de bons governants: "cuando en España tengamos buenos gobernantes, entonces los capitales acudirán a la industria". També acusava la manca d'intel·ligència i científics, "causa minorada des de l'existència d'ensenyaments industrials". La llista es completava amb mitjans de comunicació ràpids i econòmics , una bona legislació industrial, un sistema tributari de contribució de consums i, finalment, disposar d'un poble laboriós i treballador (De Ignasi Carbó, *Apuntes sobre algunas cuestiones económicas*. Barcelona, 1869; pàg. 13)

[437] Tamames (1991), p. 221

Trabajo de Villanueva y Geltrú el febrer de 1907: "Es imponderable el mal irrogado al comercio, a la industria y a la agricultura por la inestabilidad del criterio gubernamental. Los aranceles, que, imponiendo derechos de entrada casi prohibitivos a sus artículos, obligaron a los Sres. Pirelli y Cía, a establecer en Villanueva la sucursal de que nos enorgullecemos, fueron indudablemente beneficiosos al país, porque dieron pan a muchos obreros, aunque fuese con capitales venidos del Extranjero; todos pueden recordar lo que costó, en 1906, conseguir que el estado de derecho creado por aquella legislación aduanera,no fuese aniquilado en perjuicio de todos".

El 14 d'octubre de 1906 s'organitzà un míting al Teatre Principal de Vilanova presidit pel lema "Protección a la Agricultura, Indusria y Comercio". L'acte era organitzat pel Foment del Treball de Vilanova i de Barcelona i intervingueren Pere Fusté, president del Foment; Manuel Marqués, Brugarola i Aguiler; el diputat a Corts Bertran i Musitu i l'advocat Lluhí i Rissech. Josep Ferrer-Vidal i Soler, un dels fills de l'industrial proteccionista Ferrer i Vidal aprofundí en les tesis ja defensades pel seu pare.

El març de 1908 a la revista *Unión Industrial* trobem l'article de Ramon Aliberch i Rubió amb el títol "El Congrés Econòmic Català". Hi deia, entre altres coses:

> [...] A Espanya mai hi hagut sentit econòmic tant entre els de dalt com entre els de baix; cada vegada que s'anuncia un tractat de comerç o bé una revisió aranzelària ja es cosa sabuda la campanya que és té de realitzar dintre les esferes directores de la marxa del Estat; se sap perfectament que encara hi domina aquell esperit *hidalgo* de sigles passats ple de prejudicis envers el treball [...] La vida fabril catalana es cada dia més complexa, y te mes urgents necessitats a resoldre.

I acabava amb la reflexió: "[...] S'ha dit que el nostre poble era una finestra que Iberia tenia oberta de bat a bat de cara a Europa, que per ella hi entraven els moderns ideals que preocupen al mon [...] podent avançar amb absoluta confiança vers aquella era resplendent, imperial, en que competit amb el *Made in England* se pugui escriure *Fet a Catalunya*.

El 1926 editava a Vilanova un *Estudio sobre la ciencia del Trabajo*, on explicitava: "El sistema prohibitivo debe rechazarse en absoluto; y en cuanto a los otros dos, el librecambista debe ser considerado como un bello ideal de la ciencia económica. El proteccionismo debe admitirse mientras se prepare convenientemente el ejercicio práctico de la libertad comercial. El proteccionismo será tanto más aceptable cuando más se aproxime al librecambio". [438]

Com hem vist, l'enfrontament entre proteccionistes i lliurecanvistes va protagonitzar molts dels grans debats econòmics –i polítics– de la segona meitat del XIX i primers

[438] Ferrer-Vidal (1926), p.31

anys del XX. Al costat de la qüestió obrera, foren alguns dels factors més determinants del nou-cents, i el debat aranzelari no estava exempt d'interessants connotacions sociològiques i ideològiques.[439]

Certament, els industrials que feien política es limitaven a anar a Madrid a defensar els seus interessos. Tot plegat, aviat fou interpretat com un conflicte entre Catalunya i la resta de l'Estat. Com identificava Pau Romeva: "Els atacs es concentraren primer contra els industrials catalans, després contra la indústria, finalment contra Catalunya en pes [...] La qüestió del proteccionisme fou aviat la *cuestión algodonera* i després la *cuestión catalana*". [440]

Acabem amb el vilanoví Francesc Armanyà, arquebisbe de Tarragona, que estigué al capdavant de la Societat Econòmica d'Amics del País de Tarragona i fou fundador de la de Lugo. Fou qualificat per l'economista Ernest Lluch com a "arquebisbe i catalitzador d'un industrialisme moderat". [441]

[439] En un informe autobiogràfic a Josep Pla, l'assagista de Sueca Joan Fuster indicava: "(…) Sempre he sentit a dir que en els pobles d'arròs guanyaven les eleccions els conservadors perquè eren proteccionistes, i que en els pobles de taronja les guanyaven els liberals, perquè eren lliurecanvistes. Aquesta definició tan neta i tan idíl·lica mai no ha deixat d'admirar-me" (Del volum I de la *Correspondència* de Joan Fuster editada per Tres i Quatre. València, 1997. Pàg..271)

[440] Romeva (1952), p.285

[441] Lluch (1973), p.65

21. L'Exposició Regional de 1882

A remolc de l'eufòria viscuda per l'arribada del ferrocarril de Barcelona a Vilanova i la Geltrú el desembre de 1881, polítics i industrials de la ciutat i d'altres indrets del país es plantejaren l'organització d'una Exposició Regional que mostrés els sectors i productes més representatius de les viles que enllaçava la nova infraestructura entre Barcelona i Valls i els seus radis de influència. Segons Freixa la idea inicial fou del *Diario de Villanueva y Geltrú*, abans de la inauguració de la línia ferroviària. [442]

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 del Ferrocarril que ocupaven 25.000 m2 i dels quals 5.000 eren edificats. Els pavellons foren projectats per l'arquitecte Bonaventura Pollés, un dels promotors del certamen al costat de Francesc Gumà.

En el dietari de Ramon Poch corresponent al dia de la inauguració s'anotava que a les sis de la tarda arribava el tren oficial amb les autoritats "y otras señoritas Marquesas y Duquesas que sería largo de escribir".

Hi participaren prop de set-cents expositors, 98 dels quals eren de Vilanova i la Geltrú. La mostra estava dividida en cinc seccions: Ciències, arts liberals i mecàniques; Agricultura i Ramaderia; Indústria; Minerals i productes químics, i Arts retrospectives. S'hi presentaren productes provinents dels partits judicials de Barcelona, Sant Feliu Llobregat, Vilanova i la Geltrú, El Vendrell o Valls.

En el Reglament s'admetia que l'expositor que volgués vendre algun dels objectes exposats havia de situar una targeta indicant "es ven", o bé, "venut". En qualsevol cas, els productes venuts no es podrien retirar fins el final de l'Exposició.

D'acord al Reglament de l'Exposició, la secció tercera "Indústria" estava dividida en sis grups que anaven del 9 è al 14 è, i les corresponents classes segons la tipologia de productes.

El grup novè incorporava: filatures i teixits de cotó, lli i cànem; sedes i mescles; teixits de llana; galons i cintes de totes classes; i xarxes per a caça i pesca. La resta de grups –més heterogenis– presentaven tota mena de productes, alguns d'ells ben singulars: brodats, objectes de punt, sastreria, bastons, paraigües, ventalls, barrets, papers i cartrons, productes de vidre i porcellana, objectes de marbre, ebenisteria, aparells mecànics en general, màquines de cosir, ferreria i serralleria, canonades, rellotges, botons, sabons, conserves, pastes de sopa, xocolates, objectes de cera o fòsfors.

Josep Ferrer Vidal –que tenia una secció pròpia amb productes de les seves fàbriques– feu gestions per assegurar la presència de La Maquinista Terrestre y Marítima. Sis anys després Ferrer Vidal actuaria en representació dels industrials

[442] Freixa (1959), p.271

durant l'Exposició Internacional de Barcelona de 1888.
Es podia gaudir de jardins il·luminats amb llum de gas i de tarifes reduïdes pel transport en ferrocarril durant la durada de l'Exposició.
La mostra fou clausurada el 26 de novembre de 1882, sis mesos després de la inauguració i després de diverses pròrrogues (havia de tancar el 30 d'octubre). El certamen, pressupostat en 82.000 pessetes, no disposà de cap subvenció oficial i hagué de finançar-se amb la venda d'entrades , tómboles, el suport econòmic de l'Ajuntament i de la Companyia del Ferrocarril, i amb donacions de particulars.
La junta directiva de l'Exposició nomenà Josep Ferrer i Vidal com a president honorífic. Formaven part de la junta l'escolapi Eduard Llanas com a president, Teodor Creus i Francesc Ferrer i Ferret com a vicepresidents, i en qualitat de vocals hi participaren: Manuel Carreras, Ricart Marqués, Josep Baró, Emili Comas, Fèlix C. Puig, Eugeni Poulet, Enric Santacana, Joan Roig i Serra, Heribert Gener, Josep A. Milà, Paulí Solà, Manuel Tomàs, Demetri Galceran, Josep Sugrañes, Josep Juncosa, Enric Puig i Frederic Vidal. Actuava de secretari Bonaventura Sans. Josep A. Benach havia presidit una primera junta preliminar. [443]
A la secció tèxtil de la mostra hi participaren empreses locals com Soler, Ferrer y Cía *el Fénix* especialitzada en "curados"; Santacana, Sadurní y Cía; Puig y Cía amb "especialidad en malagueñas de todos los anchos, elefantes, creas, lavados y lienzos de algodón"; Marqués Hnos; José Ferrer y Vidal; la fàbrica de "merinos" Bresca y Cía, que més enllà de filats i teixits oferia seccions de "tinte y aprestos"; i la fàbrica de filats i torçats de cotó Soteras y Cía, que també disposava de fàbrica farinera i oferia "moltures de toda classe de semillas".
També hi tingueren presència la foneria de ferro vilanovina de Joan Baró que fabricava "toda clase de prensas, bombas, norias y transmisiones de movimiento y toda clase de piezas para maquinaria".
Per l'Exposició s'edità un catàleg de 160 pàgines amb detalls i promoció de les empreses i viles participants. Durant els dies que durà el certamen es publicà l'*Eco de la Exposición Regional*.
L'arribada del ferrocarril, la constitució del Banc de Vilanova i l'Exposició Regional, –concentrats en un any–, foren el colofó d'una etapa de prosperitat que aviat es trencaria amb l'impacte de la crisi borsària i financera, els alts i baixos de l'activitat industrial, la inestabilitat dels mercats colonials o l'arribada de la plaga de la fil·loxera que afectaria les vinyes i el comerç vitivinícola.
No sabem si fou per inspiració de l'Exposició Universal de Barcelona de 1888 o per altres exposicions menors que es celebraren a la capital catalana, el 17 de gener de 1898 s'aprovava a Vilanova i la Geltrú el reglament d'una Sociedad Excursionista a las Exposiciones Universales y Nacionales. El reglament havia estat aprovat per

[443] Olivé (1986), p.132

la junta general d'aquella associació i publicat amb data 15 de març del mateix any. [444] Recordem que aquell any es celebraria a Barcelona la Cuarta Exposición de Bellas Artes e Industrias Artísticas, també sota l'epígraf de Exposición Internacional de Arte.

La junta directiva de la societat la formaven: Víctor Balaguer, president homorari; Joaquim Adsuar Moreno, president; Pascual Rivero Masip, vicepresident; Francesc Suñé Bolet, tresorer; Josep Castany Valls, comptador; i Pere Fusté Biel i Conrad Folch Llanusa com a secretaris. L'objectiu de l'entitat era: "Visitar todos los asociados las Exposiciones tanto Universales como Nacionales que se celebren, con el fin de estudiar los adelantos en las Ciencias, en las Artes, en la Agricultura y en la Industria". Així mateix, es proposava de "Promover la mayor concurrencia posible de expositores, residentes en este partido judicial, a las citadas Exposiciones", i "Cooperar a que el mayor número posible de las clases obreras de este partido judicial, puedan con facilidad realizar dichos viajes, solo educativos, en condiciones económicas".

Finalment, abans de tancar el capítol de l'Exposició Regional vilanovina, cal fer esment d'un intent frustrat per organitzar-ne una segona edició el 1909.

La idea de fer una Exposició General Catalana d'Agricultura, Indústria i Art –a semblança de la de 1882– havia sorgit de la delegació local del Fomento del Trabajo, constituït a la ciutat el 1904. Les reunions preparatòries tingueren lloc a Vilanova i Barcelona entre la primavera de 1908 i la de 1909. El maig de 1908 Víctor Oliva impartia una conferència a l'Ateneu sobre "La segona exposició de Vilanova i Geltru". El 17 de maig es feia una reunió al Foment per a la designació del comitè executiu organitzador de l'Exposició que seria presidit per Josep Bertran Musitu en la seva condició de diputat a Corts. L'agost la premsa local informava de la composició del comitè executiu, destacant la presidència de Bertran i la vicepresidència d'Àngel Morros Serra, president del Foment del Treball. El secretari seria Vicenç de P. Vadell Pastó, i com a vocals, l'alcalde Jaime Vidal Xufré, el diputat provincial Josep Roig Ventosa, el president de l'Ateneu Francesc Suñé Bolet, el president del Sindicat Agrícola Joan Braquer, el director de l'Escola Superior d'Indústries Josep Mestres Borrell, el president del Patronat de la Biblioteca Museu Balaguer Josep Pollés, l'administrador del Banc de Vilanova Sebastiá Gumà Surís, i el notari Joaquim Basora Nin.

El març de 1909 hi hauria una reunió al Govern Civil amb motiu de la celebració de la pretesa Exposició General Catalana, en la qual el president del Foment del Treball Nacional Lluís Muntadas seria nomenat president del comitè executiu, i com a vicepresident l'industrial local Manuel Marquès Puig. La celebració de

[444] ACG-Reg. Top. 4165

l'Exposició s'ajornava fins el 1910. El juny de 1909 el diari local informava que el governador civil Ángel Osorio y Gallardo visitava Vilanova per discutir sobre els terrenys on s'instal·laria l'Exposició Regional. Es parlava de la plaça de l'Estació i dels terrenys de la platja posteriors a la fàbrica Pirelli.
La idea es fondria definitivament a finals de juliol de 1909 en esclatar a Barcelona i altres indrets de Catalunya les revoltes populars que donarien lloc a la coneguda Setmana Tràgica.

22. Les entitats financeres

22.1 La Caixa d'Estalvis de Vilanova i la Geltrú

El 4 d'abril de 1854 el síndic de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú Antoni Nin exposava en el ple municipal la necessitat de que la ciutat disposés el més aviat possible d'una caixa d'estalvis per estimular l'estalvi de les classes populars. Calia una Caixa "favorable para todas las clases de la sociedad y muy particularmente para una población fabril cual es Villanueva [...]". [445]

A tal efecte es nomenà una comissió encarregada de impulsar la iniciativa.

Aquella voluntat estaria relacionada amb el Real Decret de 20 de juny de 1853 que impulsava la creació de caixes d'estalvi locals a l'Estat espanyol. Segons Casimir Martí, el RD era datat el 23 de juny de 1853 recolzat per una RO de 14 de febrer de 1854 que permetia establir Caixes d'estalvi "en poblacions la riquesa i la importància de les quals ho requerís". [446]

No serà, però, fins l'any 1861, essent alcalde de la ciutat l'advocat Teodor Creus i Corominas, que es farien les primeres gestions i contactes per fer realitat una iniciativa que havia fructificat a altres viles com Sabadell, Mataró, Manresa o Terrassa o Vic, aprofitant la legislació favorable.

La nova entitat financera vilanovina es constituïa, finalment, el 6 de novembre de 1877. Creus rebé la col·laboració i assessorament de Josep Ferrer Vidal, que fou president de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona fundada el 1844, més coneguda per Caixa de Barcelona.

J. Carbonell exposava una síntesi de la fundació de la institució vilanovina a la revista *Fomento de Trabajo* de gener de 1907. Actuaren com a presidents l'alcalde i jutge municipal Teodor Creus, el capellà de la Geltrú (el més antic de les parròquies) i el síndic de l'ajuntament Gaspar Saburit. N'era director i vicepresident Pau Soler i Morell amb Salvador Raldiris i Carbó com a suplent. El director segon era Ramon Junqué amb Josep A. Sans i Mas com a suplent; Manuel Carreras, director tercer i Bonaventura Sans com a tresorer. Completaven l'equip: Josep Baró, tresorer; Francesc Garriga, suplent; Miquel Guansé, comptador; Pere Oliva i Soler, suplent; Joan Roig i Serra com a secretari i Jeroni Marqués, suplent.

Així, doncs, l'entitat comptà amb el pilotatge principal de Creus i Corominas i el mecenatge de Josep Ferrer i Pau Soler.

Des del primer moment l'entitat estigué vinculada a l'Ateneu i en la seva gènesi tingué un format d'entitat benèfica o social orientada a estimular el petit estalvi de la classe

[445] Martí (1997), p.177
[446] Ib., p.56

obrera, més que no pas l'estructura d'entitat financera tradicional. Es coneixia popularment com la *Caixa d'ahorros*.

Primer s'establiren les oficines al carrer Pàdua –als baixos de l'Ateneu– i el 1888 passaren al carrer Sant Pere. A partir de gener 1907 l'entitat s'instal·là en un edifici de Josep F. Ráfols al carrer dels Caputxins.

Segons Carbonell fou l'industrial Josep Ferrer i Vidal qui obrí 25 llibretes amb un ingrés inicial de quaranta pessetes a nom d'aquells treballadors amb 25 anys de treball a la seva fàbrica.

D'acord a les dades aportades per Albert Virella, en quatre anys només hi hagué dipòsits per valor de 80.000 pessetes corresponents a la imposició en 248 llibretes. Al cap de quaranta anys hi havia 2.783 dipositants i el capital pujava a 1.159.506 pessetes. [447]

El 27 d'agost de 1932 l'entitat es fusionava amb la Caixa de Pensions per a la Vellesa i d'Estalvis de Barcelona, on Lluís Ferrer-Vidal i Soler (1862-1936) –fill de l'industrial de la fàbrica de Mar– n'era un dels primers directius.

Des de juliol de 1913 la Caixa vilanovina estava funcionant com a sucursal de la Caixa de Pensions.

La primera sucursal de la Caixa de Pensions a Vilanova i la Geltrú s'havia instal·lat el gener de 1922 al número 7 de la rambla Principal.

La darrera junta de la Caixa de Vilanova estava formada per Joan Ventosa i Roig, Rafael Pollés i Oliver, Jaume Castany i Valls i Fermí Virella Cusialls.

De fet, la fusió d'ambdues entitats no era més que l'absorció de la Caixa de Vilanova per part de la Caixa de Pensions, tal com aquesta darrera havia fet amb altres entitats locals, a Figueres, Palamós o Palafrugell. Les condicions de la transacció contemplaven –entre altres obligacions– que La Caixa cediria al municipi els terrenys on s'havia de construir el nou Grup Escolar.

Puig Rovira parlava dels intents de la Caixa de Vilanova per unir-se a la Caixa d'Estalvis de la Generalitat de Catalunya, precedent de la Caixa de Catalunya.

Els serrells d'aquella operació d'absorció s'allargarien en el temps i la liquidació definitiva dels temes pendents no es resoldrien fins el 1956.

Els acords de fusió obligaven a diverses prestacions de la Caixa de Pensions en benefici de la ciutat, com la cessió de terrenys pel grup escolar, préstecs per la construcció del mateix equipament educatiu o la concessió de préstecs per a la construcció del Mercat Públic. Una altra obligació –cancel·lada el 1935– era destinar l'edifici social que la Caixa tenia al carrer Caputxins a Escola de la Dona. També es preveia la construcció d'una guarderia infantil en el lloc on més endavant s'hi construí el Centre de Higiene i Dispensari Municipal.

Tot plegat va originar un contenciós important entre l'entitat financera i la ciutat. El

[447] Virella (1992), p.68

1956 la Caixa va atorgar la quantitat de 400.000 pessetes per a la construcció de la guarderia.
De la liquidació dels diversos acords en resultaren 700.000 pessetes per a la ciutat. Uns diners que foren destinats a la construcció de la nova guarderia i a les obres d'adaptació de l'edifici de la plaça de la Vila on s'hi instal·laria la biblioteca. Les obligacions eren ben detallades per l'alcalde Antonio Ferrer Pi –aleshores president de la Junta de la Caixa d'Estalvis de Vilanova– en una entrevista publicada al *Villanueva y Geltrú* de 4 d'agost de 1956.

22.2 El Banc de Vilanova

El Banc de Vilanova, iniciativa de Francesc Gumà i Ferran, es constituí el 1881 per donar cobertura i suport financer a l'aventura del ferrocarril –la Companyia dels Ferrocarrils Directes– i altres iniciatives econòmiques. Fou un dels primers bancs dels molts que es constituïren a Catalunya en el context de "la febre d'or".
Com s'ha esmentat en el seu moment, el 29 de desembre de 1881 s'inaugurava la línia de ferrocarril entre Barcelona i Vilanova i la Geltrú, i que després arribaria fins a Valls. Fou un repte carregat d'èpica, tant pel fet de no comptar amb cap mena de suport públic, com pel fet d'haver de foradar el massís del Garraf i salvar altres accidents orogràfics.
El ferrocarril havia de trencar el tradicional aïllament de la ciutat per via terrestre, i contribuir a equiparar-la amb altres ciutats dels país, permetent de guanyar competitivitat facilitant l'arribada de matèries primeres i la sortida de productes manufacturats.
Després d'allò, la ciutat necessitava un instrument de crèdit per assegurar la seva expansió.
El 1998 es publicava el magnífic treball de investigació *El Banc de Vilanova* del historiador cubellenc Xavier Martínez, elaborat a partir de les memòries i documents originals de la institució financera. Aquell serà el fil conductor per fer aquí una síntesi d'aquella entitat.
La *Memòria preliminar del Banc de Vilanova* signada per Francesc Gumà i Ferran el 20 de gener de 1881 aportava arguments per justificar la necessitat d'una entitat financera: "L'industrial sent com el comerciant, com l'agricultor, a cada moment la necessitat de demanar prestat, de negociar pagarés, de comprar i vendre lletres, d'aconseguir metàl·lic per paper i dipositar metàl·lic per valors, i avui a Vilanova es veu privat d'això sota pena de pidolar favors o de grans sacrificis [...] que l'obliguen a limitar el camp de les seves operacions [...] Telègraf, ferrocarril, establiment d'ensenyament i beneficència, centres industrials i fabrils, hàbits de

treball i de comerç, i institucions de crèdit, heus ací el que necessita un poble per a assegurar el seu pervindré, el seu progrés, el desenvolupament de la seva riquesa i del seu benestar moral i material [...] Fundem-lo, doncs, creem aquest banc, i amb ell assegurarem d'una vegada per sempre el pervindré industrial, agrícola i mercantil de la nostra estimada Vilanova". [448]

Aquells arguments quedaven sintetitzats en aquestes paraules: "De l'exposat es dedueix que mirem d'establir un banc per tres motius principals: per a donar vida i mitjans de prosperitat a l'agricultura i a la indústria, facilitats al comerç, i donar productiva inversió a capitals que avui romanen inactius en perjudici propi i perjudici del país".

Així, doncs, el 23 de gener de 1881 s'obria el període de subscripció d'accions del Banc, que es constituí oficialment el 10 de març de 1881. La primera emissió constà de 5.000 accions a 1.000 pessetes. L'adquisició d'accions fou tot un èxit, que cal emmarcar en el moment d'eufòria econòmica i especulativa que s'ha conegut com la "febre d'or". Les oficines del nou banc es situaren al carrer de Sant Antoni 6, unes dependències que avui son ocupades per un restaurant. La seva liquidació arribaria el 26 de desembre de 1924.

Com s'indicava al ben documentat treball de Xavier Martinez, la primera Junta General d'Accionistes del Banc de Vilanova es celebrà el 3 de març de 1881, amb una àmplia participació dels "homes del ferrocarril".

Es subscriviren accions a Barcelona, Vilanova i la Geltrú i Valls, i els socis majoritaris foren Pau Soler i Morell, Joan Torrents i Higuero, Francesc Gumà i Ferran, Cristòfol Juandó i Rafecas i el barceloní Francesc Oliver. El primer Consell fou presidit per Joan Torrents i Higuero amb Pau Soler i Morell com a vicepresident. Entre els vocals hi constaven Francesc Gumà i Ferran, Isidre Marquès i Riba, Bru Quadros, Francesc Ferrer i Ferret, Bonaventura Sans, Antoni de Torrents, Francesc Garriga o Isidre Puig i Rafecas. Com a suplents s'hi comptaven Antoni Samà i Enric Puig. També foren nomenats Josep Gassó i Badia com administrador i Josep Oriol Puig i Rovirosa com a secretari.

El Banc inicià la seva activitat el març de 1881, passant d'un capital inicial de cinc a quinze milions de pessetes.

El Banc de Vilanova fou un element essencial per aconseguir que l'empresa italiana Pirelli, fabricant de cables elèctrics aïllats, s'establís a Vilanova i la Geltrú. El setembre de 1901 el Banc de Vilanova oferí en molt bones condicions els terrenys que a tocar de la rambla i per sota de la via del ferrocarril havia adquirit en el seu moment Francesc Gumà i Ferran –i que formaven part del que s'ha conegut com Eixample Gumà– i que aleshores eren actius del Banc. Per l'entitat suposà una important pèrdua sobre el valor real dels terrenys, coincidint en un moment de

[448] Martinez (1998), pp. 31-34

depreciació dels valors immobiliaris.
Més enllà de la ciutat, l'entitat donà suport a altres iniciatives arreu del territori, com el ferrocarril de Roda de Berà a Reus (1882-1884), el clavegueram de la vila de Gràcia (1889-1890), la Companyia de tramvies a Barcelona (1887-1903), la carretera de Sant Pere de Ribes a Olivella (1905-1908), la de Solsona a Ribes de Freser (1916-1924) o el Balneari de can Tunis (1888-1903), entre altres. [449]
D'altra banda, el Banc disposava d'obligacions d'altres Companyies com les d'Alacant, Almansa, Transatlántica, Norte de España o Tabacos de Filipinas.
Però molt aviat el Banc de Vilanova hagué d'enfrontar-se a greus dificultats , les de la pròpia gestió derivades d'inversions compromeses en altres línies ferroviàries, o les induïdes per un estat de crisi generalitzada en els sectors agrari, industrial, financer ...
El propi Banc de Vilanova en feia l'anàlisi: "Les causes de la crisi eren, segons el Banc de Vilanova i segons els periodistes del Diari de Vilanova, les següents: les greus pèrdues patides pels rendistes en els negocis del ferrocarril i de l'especulació, la situació poc aclarida de la hisenda pública, la creació de grans empreses en comptes de petites factories que gaudissin de competitivitat, el tancament de companyies exportadores de vi (per la fil·loxera), l'emigració de les famílies pudents cap a Barcelona, l'educació perniciosa del jovent vilanoví, la mandra dels rendistes en la inversió i el desajust moral i la manca de principis socials". [450]
El 1917 el Banc de Vilanova obria sucursal a Sitges. En seria primer director Francesc Puig i Font, que de ben jove havia entrat a treballar al Banc i havia ocupat el càrrec de secretari. El 31 de març de 1918 s'inaugurava al carrer Major de Sitges la nova seu bancària, després de les obres de reforma i adaptació dirigides per l'arquitecte vilanoví Josep Font i Gumà, oncle del director de l'oficina.
El novembre de 1924 el Banc de Vilanova feia suspensió de pagaments i el mes següent el Banc Urquijo Català –creat a Barcelona el maig de 1919– es feia càrrec dels actius, passius i cartera de l'entitat vilanovina. L'operació comptà amb l'assessorament dels advocats Amadeu Hurtado i Josep Bertran i Musitu. Als anys quaranta el Urquijo s'integraria al Banco Hispano Americano i el 2006 aquest passaria a formar part de Banc Sabadell.
Xavier Martinez indicava quines podrien haver estat les quatre raons d'aquella fallida: "l'especulació sobre moneda estrangera, la crisi econòmica, el funcionament burocràtic del Consell Superior Bancari l'anacronisme del Consell d'Administració". [451]
Certament, després de la Primera Guerra Mundial es produí una situació de

[449] Ib., p.71
[450] Ib., p.74
[451] Ib., p.149

davallada del consum interior produït pel fre de l'expansió econòmica derivada dels subministraments als països bel·ligerants, tot plegat acompanyat per la crisi agrària i la competència internacional dels països que havien participat en el conflicte. També caldria valorar el paper d'altres entitats financeres, com la competència de la Caixa d'Estalvis de Vilanova (1877-1932) o el paper de la Caixa de Pensions per a la Vellesa i d'Estalvis que feia poc –el gener de 1922– s'havia instal·lat a la ciutat.

En relació a altres moviments del sector cal indicar que el novembre de 1924 el Banco de Vizcaya establia una sucursal a Vilanova i la Geltrú.

En relació a altres propostes fallides, Casimir Martí esmenta la promoguda pel diputat provincial Bertran i Musitu que el setembre de 1904 convocà diversos industrials vilanovins al local del Foment del Treball per crear un banc o una caixa agrícola per donar suport financer a pagesos i industrials. D'altra banda, el 13 de gener de 1925 el *Diario de Villanueva* informava de les gestions que s'estaven fent per crear un Banc Mercantil de Vilanova. [452]

[452] Martí (1997), p.266

23. El moviment obrer

23.1 La classe obrera

L'escriptora anglesa Elisabeth Gaskell (1810-1865) va saber descriure perfectament a les seves novel·les les condicions de vida de les classes treballadores britàniques. Però, alhora, també posava en evidència la precarietat i la incomprensió dels fabricants en una societat que encara els invisibilitzava.

Amb la Revolució Industrial naixia una classe social desconeguda, la classe obrera, però també un sector empresarial de fabricants que tampoc entenien.

A l'obra *North and south* (1854), Gaskell posava l'accent en la desconfiança cap els fabricants de Milton, i el desconeixement social de la seva activitat: "–No en diguis botiguers, dels fabricants de Milton, –va dir el seu pare–. Són dues coses ben diferents. –Ho són?. Faig servir aquesta paraula per a tothom qui té alguna cosa per vendre".

Alhora, apuntava que els fills dels fabricants sortien dels centres d'ensenyament no gaire preparats pel comerç: "Així que la majoria dels fabricants col·locaven els fills quan encara no havien sortit de l'ou, als catorze o quinze anys, per tallar despietadament qualsevol brot que volgués créixer cap a la literatura o cap al foment intel·lectual, amb l'esperança de dirigir tota la força i el vigor del plançó cap el comerç".

L'escriptora insistia en la confusió social entre comerciants i fabricants, i el poc reconeixement del que gaudien: "–Sobre el fet que el senyor Thornton sigui un comerciant [fabricant], no pot fer-hi res, ara, pobre. Amb l'educació que ha rebut no deu ser apte per a gaire res més".

Òbviament, la pitjor part se l'enduïen els treballadors. L'escriptora comparava els del nord respecte els –més feliços– del sud: "Aquí veig que els homes que corren pels carrers estan baldats, rosegats per les penes i les preocupacions, i no només pateixen, sinó que també odien".

Josep M. Fradera anotava aquestes paraules en el pròleg d'un text d'Albert Garcia Balañà: "Els magnífics estudis de cas –Reus, Sallent, Barcelona, o el de Vilanova i la Geltrú, que ell mateix (Garcia Balañà) havia explorat amb gran profunditat en un treball publicat anteriorment– mostren de forma convincent que a Catalunya no hi hagué una sola via vers el capitalisme industrial". [453]

[453] Garcia Balañà (2004), p.10. Del pròleg de Josep Mª. Fradera

Aquesta afirmació seria vàlida per a tots els aspectes que van determinar el naixement i desenvolupament del sector industrial, des de la formació del capital, la configuració de les empreses o l'origen i organització de les classes treballadores. Sovint, explorar els detalls del sector obrer al nostre país es limitava al coneixement d'un seguit de vagues i conflictes laborals que semblen monopolitzar tot allò que passava al voltant de la classes treballadores, i limitaven altres visions també –o més– interessants.

Això, ha dificultat masses vegades el poder aprofundir en el coneixement de les condicions de vida d'un sector que durant el segle XIX va anar creixent fins convertir-se en hegemònic.

Vilanova i la Geltrú no en va restar al marge i al llarg del segle XIX va anar evolucionant fins a convertir-se en una ciutat eminentment industrial i, com a conseqüència, una comunitat on les classes proletàries esdevindrien protagonistes determinants. Conèixer les interioritats de la classe obrera, a dins i fora de les fàbriques, és un dels reptes dels historiadors. Conèixer l'evolució salarial, les condicions laborals, la vida privada, l'alimentació i , en general, les condicions de vida dels treballadors, potser hauria estat més fàcil si moltes empreses haguessin tingut cura dels seus arxius i n'haguessin facilitat l'accés. Aquest estat de consciència s'ha esdevingut molt recentment en termes històrics, quan, sovint, en molts casos ja era tard. [454]

Vilanova i la Geltrú era una ciutat oberta i obrera i, com a tal, esdevindria un nucli liberal i, en conseqüència, de clares tendències republicanes i federals.

Carles Enrech assegurava que: "Vilanova i la Geltrú tenia fama de ser la població més federal de Catalunya", semblant a Sabadell o Sants. [455]

La revolució industrial duria canvis tècnics, però també socials. Arquitectura, urbanisme, sistemes productius [...], però també, un sector treballador que s'organitzaria en forma de moviment obrer.

Com va dir E.P.Thompson: "La formación de la clase obrera es un hecho de historia política y cultural tanto como económica. No nació por generación espontánea del sistema fabril". [456]

La classe treballadora vilanovina no era gaire diferent de la resta del món industrial. Malgrat això, Albert Virella apuntava algunes pautes de la dinàmica social que, al seu parer, inspiraven el proletariat local del XIX.[457]

---

[454] Com indicava Vicenç Vives: "Es difícil d'historiar el gènere de vida de l'obrer en el segle passat. La realitat se'ns escapa, àdhuc en el fet més essencial, que és l'evolució general dels salaris. En aquest aspecte hi ha hagut una covardia col·lectiva perquè les grans industries catalanes no han deixat explorar llurs arxius, fent-se així solidaris d'una situació social superada i que, d'altra banda, no fou pròpia de Catalunya, sinó general a tots els països del mon" (Vicens Vives 1983, p.145)

[455] Enrech (2005), p.70

[456] Thompson (2012), p.221

[457] Virella (1977), p.75

S'enumeraven factors ben diversos. La insistència en la defensa dels drets dels treballadors: jornals, horaris de treball, protecció a les dones i menors ...; l'esperit associatiu molt desenvolupat, tant en la formació de germandats, monts de pietat i altres de caire mutualista o cooperatiu; moderació i temperança de la majoria dels obrers, actuant gairebé sempre dins del major realisme i possibilisme; desig constant de superació, tant pel propi esforç professional, com per la formació cultural i, finalment, i segons l'autor, la contribució activa a l'engrandiment i al progrés de Vilanova, amb el treball de cada dia i amb l'afany de fer-la oberta, digna i humana.
De la mateixa manera que hem apuntat les singularitats del naixement de la indústria vilanovina, també es detecten algunes particularitats en relació a la gènesi i evolució del moviment obrer local.
Ha estat, probablement, Albert Garcia Balañà qui amb més èxit hagi estat capaç de captar les diverses paradoxes i contrasentits de la relació entre Vilanova i la Geltrú i el naixent sector industrial. Aquella mena de model d'industrialització comportava peatges i limitacions que calia corregir.
Albert Garcia es fixava en els conflictes del cotó vilanoví durant el Bienni Progressista de 1854 a 1856. Una etapa que, segons l'autor: "en molts sentits semblava donar la raó al crit d'alerta llançat per la direcció del *Diario* a principis d'aquella mateixa dècada, la pregunta que cal respondre cau pel seu propi pes: ¿per què en una vila *plàcidament* pagesa i menestral com la Vilanova d'aleshores, els nous fabricants cotoners reclutaren treballadors immigrats acostumats al protagonisme fabril i a l'acció col·lectiva, en lloc d'aprofitar més a fons les *bondats* del treball local menys qualificat? [458]
Vilanova i la Geltrú havia apostat de bon començament per la força motriu del vapor i un sistema productiu amb un alt grau de tecnificació i mecanització. Filadores selfactines i telers mecànics que exigien tècnics, encarregats i personal qualificat.
Això obligava a reclutar empleats en altres zones industrialitzades del país. Garcia documenta un veritable model de reclutament fabril selectiu assajat a la fàbrica de la Rambla i aplicat a la fàbrica de Mar, ambdues empreses sota la tutela de Josep Ferrer Vidal.
Segons el mateix autor: "L'arribada a Vilanova i la Geltrú de treballadors de l'Alt Llobregat, portadors d'una molt probable experiència cotonera, i la seva capacitat per accedir a llocs de relativa responsabilitat fabril [...] no es restringí a la nova fàbrica de Josep Ferrer i Vidal, per bé que aquesta n'esdevingué l'exemple més viu".
La immigració fabril o proletària, provinent molts especialment dels eixos del Ter i del Llobregat, guardava moltes similituds amb les xarxes familiars comercials vilanovines que anaven a Cuba. Els primers moviments foren promoguts pel fabricant, però després es desencadenarien segons aquelles xarxes actives.

[458] Garcia Balañà (2000), p.127

Aquells moviments migratoris tingueren altres lògiques més sorprenents. Albert Garcia posava de manifest que moltes dones de la fàbrica de Mar eren immigrants d'origen "no cotoner". [459]

I es pregunta: "Perquè arribaren dones nascudes al litoral i al camp de Tarragona (Altafulla, Torredembarra, Creixell ...) o la costa del Baix Ebre (la Cala de l'Ametlla, el Perelló ...)?".

I el mateix autor feia aquesta hipòtesi "arriscada": "[...] seguint els pares, germans, cònjuges o parents, els quals, via les rutes migratòries tradicionals (sovint de cabotatge), continuaven acudint a la marina de Vilanova per fer-hi de mariners, pescadors, boters, estibadors [...]". Un personal que seguia un procés de "proletarització" , en molts casos no previst. D'aquest fenomen en son significatives les nissagues dels Llambric del Perelló, els Llorens d'Altafulla o els Lluis de Creixell.

El moviment obrer assolirà un important protagonisme a partir de l'equador del segle XIX i, molt especialment, durant el bienni progressista de 1854 a 1856. En acabar l'anomenat bienni d'Espartero, a l'abril de 1857 es decretà la suspensió de les societats obreres. El context era ben poc favorable per a la causa obrera i un any després es manifestava una important caiguda de salaris.

De la declaració de treballadors en actiu que es passava a l'Ajuntament, disposem d'algunes dades parcials. El 1857 la fàbrica José Ferrer y Cía declarava 182 homes, 135 dones i 233 menors de 18 anys; Santacana, Sadurní y Cía tenia 48 homes, 158 dones i 42 menors; Gispert, Soucheiron y Cía tenia 68 homes, 81 dones i 45 menors; i, finalment, Puig, Rafecas y Marqués disposava de 90 homes, 122 dones i 23 menors. El març de 1859 Gispert, Soucheiron y Cía declarava 270 treballadors; Puig, Rafecas, Marqués y Cía en tenia 239; Amigó, Moncunill y Cía n'ocupava 90 i Santacana, Sadurní y Cía tenia 246 treballadors. [460]

El Carnaval de 1858 responia organitzant la primera cavalcada benèfica mentre, paradoxalment, les societats burgeses –com el Círculo Villanovés o el Casino– gaudien de grans balls de màscares.

El 1861 el vilanoví Ceferí Tresserra publicava a Barcelona *Los anarquistas, los socialistas y los comunistas, ¿són demócratas?*

Caldria tenir en consideració –i no ens hi aturarem aquí– del impacte i influència dels Ateneus obrers o dels Cors de Clavé.

L'alcalde de Barcelona Josep Bertran Ros criticava l'obra d'Anselm Clavé, qualificant-la de "cátedra de vagancia", pregonant que "la clase obrera debe dedicarse al trabajo y dejarse de bailes y cantos". El lema dels Cors de Clavé era: "Instruïu-vos, i sereu lliures; Uniu-vos, i sereu forts; Estimeu i sereu feliços". El

[459] Ib., p.145
[460] ACG, Doc.2878-1857 i ACG, Doc.2878-1859

1861 es fundava a Vilanova la Unión Villanovesa, coneguda popularment com el Coro". D'altra banda, el 1877 es fundava l'Ateneu de Vilanova i la Geltrú, dedicat especialment a la formació de la classe obrera.
A les antípodes d'aquestes realitats, podem esmentar la "Fiesta del Trabajo" impulsada per les jerarquies del franquisme per substituir una jornada tradicionalment reivindicativa. Es tractava d'un sistema sindical paternalista que va arribar a la seva plenitud el 1958 amb la cerimònia de las Demostraciones Sindicales.

23.2 Condicions laborals i crisi

El moviment obrer va anar consolidant les seves posicions a partir del creixement industrial i la multiplicació del proletariat. Les accions reivindicatives per la millora de les condicions de treball avançaven paral·leles a la voluntat de millora de les seves condicions de vida: habitatge, alimentació, sanitat, cultura ...
Condicions de precarietat que es feien extensives a homes, dones i nens. Però no sempre la percepció era adequada, especialment amb la perspectiva d'un contemporani de bona posició.
El vilanoví Francesc Papiol indicava el 1790: "los niños que empiezan a trabajar (prescindiendo aún de los que están empleados en las fábricas) ganan por la respectiva su buen jornal en el embarco de géneros de que cuida el Gremio de Marineros, empezándolos así a aficionar al Trabajo y a la Marinería". [461]
També sorprenen les opinions del sabadellenc Bosch de Cardellach que el 1802 es queixava de les conductes pernicioses provocades per la proliferació de fàbriques cotoneres i els consegüents llocs de treball. [462]
El mateix autor indicava que als fabricants de llana –un sector a l'alça– els costava de trobar treballadors, que preferien el cotó "més descansat y més pagat".
A la segona meitat del XIX el comú denominador en termes de reivindicacions laborals eren el dret d'associació, salaris justos, jornada de treball de vuit hores, el dret de vaga o la higiene als llocs de treball. En aquells temps sovintejaven les jornades de treball de catorze i setze hores i, en molts casos, l'esperança de vida de la classe treballadora no arribava als cinquanta anys. Cap als darrer quart de segle les condicions havien millorat lleugerament, i a Vilanova i la Geltrú les jornades laborals

[461] Papiol (1790), p.66
[462] De la tradició llanera de Sabadell el 1802: "lo gran aument de las fabricas de cotó motivà major concurs, vanitat, llibertinatge, saraus, etc, dels molts fadrins y miñonas que allí guañan gran quantitats sens molt treball [...] Del mal costum des esta vila de que los pares alimentan a sos fills fadrins y miñonas per lo mòdich preu de 3 o 4 pesetas, o poch més, cada semana, succeheix que estos se malgastan ab vestits, musicas, etc tot lo demés, y encara se observa que en los primers dias de cada semana, principalment en los dilluns, casi no treballan gens" (Bosch 2003, p.429)

eren de 67 hores, segurament 11,5 hores de dilluns a divendres i 9,5 hores els dissabtes. [463]

Poc a poc la dona s'anava incorporant a les fabriques tèxtils, i aquests anomenat procés de "feminització" atenuaria, en part, les reivindicacions laborals. Les dones ocupades al sector tèxtil acostumaven a dur mocador al cap, brusa cenyida, faldilla llarga, davantal i espardenyes o polaques. Despectivament, les dones del tèxtil eren conegudes popularment com a "xinxes". Mentre, els homes duien majoritàriament gorra, brusa llarga, pantalons i espardenyes.

L'alimentació era pobre en carn i peix fresc –sovint productes prohibitius– i per esmorzar era habitual menjar pa amb sardines salades, fesols amb oli i escudella per dinar i patates amb oli per sopar. En algunes ocasions es podien permetre bacallà o carn de porc i el vi, de no gaire qualitat, era la beguda comuna. L'olla pública que, molt habitualment, servien molts ajuntaments, era a base de sopa i llegum.

Carles Enrech posava de manifest que dins els esquemes de l'organització del treball cotoner a mitjans del XIX els homes adults feien de bataners, peons de cardes, filadors, nuadors de selfactines, paradors, contramestres o teixidors. Mentre, els homes més joves feien d'ajudant de bataner, ajudant de cardes o ajudant de teixidor, i els nens cuidaven dels bobinadors de les filadores selfactines. Al seu torn, les dones s'ocupaven dels manuars, les metxeres, de les filadores de continues, dels bobinadors o de les ordidores. Les dones més joves es dedicaven a les filadores de contínua i les nenes treballaven d'ajudants de contínues i metxeres. Dins l'evolució tècnica dels processos els telers manuals eren reservats pels homes mentre que dels automàtics se n'ocupaven majoritàriament les dones. [464]

En termes de productivitat i competitivitat les diferències respecte Anglaterra eren prou significatives, com en el seu moment ja havia posat de manifest el mateix Josep Ferrer i Vidal. Mentre que a Anglaterra un filador s'ocupava de dues màquines selfactines i un teixidor era encarregat de quatre telers, a Catalunya hi havia un filador per cada selfactina i un teixidor disposava de únicament dos telers. Carles Enrech aporta dades molt concretes corresponents a la fàbrica de la Rambla de Vilanova. Cada màquina contínua de trama era portada per una filadora i una ajudanta que rebien 11 i 7,5 pessetes respectivament. D'altra banda, cada contínua d'ordit ocupava una filadora i una ajudanta amb una remuneració de 15 i 6 pessetes respectivament.

La filatura visqué a les darreries del XIX el procés de feminització més accentuat, passant d'ocupar un 60% de dones a més del 80%.[465]

Un dels efectes derivats de la diversificació industrial i el desenvolupament tecnològic

[463] Enrech (2005), p.87
[464] Ib., p.111
[465] Ib., p.130

fou un canvi substancial en relació al rol de les dones a la indústria tèxtil. Molts homes que ocupaven un lloc de treball al procés de tissatge –els telers– passaren a un sector metal·lúrgic en expansió i que necessitava una força de treball considerable. Alhora, això incidí en que moltes dones que fins aleshores s'havien centrat en el procés de filatura, ara passarien a ocupar també els telers. Aquesta concentració de mà d'obra femenina al sector tèxtil determinà un clima laboral diferent, atès que les dones acceptaven sous més baixos i presentaven un més baix nivell de conflictivitat.

El 1855 –en ple bienni progressista– s'incrementaren les dificultats en les negociacions de convenis col·lectius a comarques per les diferències de preus entre Barcelona i la seva perifèria a causa, sobretot, dels costos addicionals del transport de matèries primeres i manufactures.

Eren greuges comparatius que si bé es cert que afectaven els guanys i la supervivència de les fabriques cotoneres de la població, també ho és que per línia directa suposaven greus entrebancs per la classe treballadora local.

En aquest sentit es ben il·lustrativa la carta signada per les empreses de Vilanova i la Geltrú, Josep Ferrer Vidal y Cía; Ribó, Ràfols y Cía i Amigó, Moncunill y Cía, que l'abril de 1855 adreçaven a l'alcalde de la ciutat i on li exposaven la versió de les negociacions tingudes amb els obrers. El text íntegre fou publicat per Josep Benet i Casimir Martí d'acord, segons els autors, amb el document facilitat per Josep Freixa Olivar. [466] E ls sota signants –autoanomenats comissionats– aportaven les conclusions de les reunions prèvies, la primera d'elles el 23 de marc de 1855. Instaven a l'alcalde a defensar i traslladar la posició dels fabricants que evitaria "la ruina de la industria de esta villa".

> Lo que expresa la adjunta tarifa de precios que dijeron vigentes en Barcelona, y de los que ofrecieron bajar medio real por pieza, en razón del aumento de gastos que sufren las fábricas distantes de la Capital, pero no conveniendo en ello los representantes de los establecimientos, porque ofrecieron probar que la diferencia era lo menos de dos reales vn. en pieza (…) Pero estos Sres. sín detenerse en probar lo contrario y apoyado solamente en que en Sellent, cuyas fabricas son movidas por agua lo habían admitido, dijeron que no admitían más que ½ real de diferencia (…) Con este motivo, se pagaron el sábado siguiente las tres clases de género que se tejen en esta a los precios siguientes: Empesas de 4 palmos para estampados a 30 canas, a 11 reales en Barcelona, o sea en ésta a 10 ½ reales; Id. a 4 ½ palmos y 1 dedo para guineas 25 canas a 11 reales id. id. , o sea por las 25 canas a 8 ¾ reales (…) Se nos excitó a firmar la tarifa que precede como un convenio amistoso y considerando justo por ambas partes; rehusamos hacerlo por el principal motivo de que ésto no era cierto y que no podíamos asegurar con nuestras firmas lo que negábamos verbalmente, y además porqué hubieramos firmado la ruina de la industria de esta villa, colocándola en peor condición que la de la capital (…) Creyendo haber hecho ya por nuestra parte todo lo posible para evitar disgustos de toda especie, hemos resuelto dar a V. para se sirva trasladarla a los

[466] Benet-Martí (1976), p.642

> Sres. Comisionados la contestación siguiente: Que nos negamos a variar en lo más mínimo el número de hilos que de muchos años a ésta parte cuentan nuestros tejidos, porque esta variación nos ocasionaría gastos inmensos en púas, pintes (sic), etc y porque perjudicando a la calidad de nuestros productos, los haria invendibles o causaria nuestro descrédito y consiguiente ruina.

Els fabricants, en definitiva, no admetien cap increment de preu i fixaven: "empesas para estampado a 10 ½ reales las 30 canas; Id, para guineas ... id ... a 9 id. las 24 canas que resultan a 10 4/5 id. las 30 canas; Semi-retores ... a 10 ½ id. las 28 canas". El document anava signat a Vilanova i la Geltrú el 16 d'abril de 1855 per les empreses cotoneres indicades anteriorment.

Sense moure'ns gaire cronològicament, el *Diario de Villanueva y Geltrú*, en la seva edició de 29 d'abril d'aquell mateix any, presentava el manifest "Vindicación que hace la clase obrera a las imputaciones que le dirigen". Aquests eren alguns dels continguts: "Almas mezquinas y bastardas, cegadas con el falso brillo de exorbitantes usuras, soñando cadenas y montes de oro y abrigando siniestras miras, se han atrevido a mandrar de la manera más escandalosa, la reputación y honor de la clase obrera (…) pintándola sedienta de odios y venganzas, aprestándose al incendio y completa destrucción de los talleres (…) La clase obrera en fin quiere ser tratada como miembros de una sociedad civilizada y no como viles esclavos que con sus gotas de sudor llenan las arcas de avaros señores".

El manifest era signat a Vilanova el 28 d'abril de 1855 i anava acompanyat de les sigles J.I. ; J.V.; J. T. i J.B. "por toda la clase obrera de esta población".

Poc més de dos mesos després, el 7 de juliol, el mateix *Diario* incorporava una nova proclama en nom de la classe obrera de la població en aquests termes: "Habiendo circulado varias voces alarmantes contra los operarios de esta pacífica villa, unos diciendo que queremos incendiar los edificios fabriles, otras que a un fabricante de ésta villa se le apuntó una pistola, y otros, en fin, que el partido carlista nos hacia mover (…) Tengan entendido que la clase obrera quiere Asociación, Orden. Isabel segunda constitucional y Espartero, que para nosotros són los ídolos más adorados y sacrificaremos nuestras vidas en su defensa. El que otros sucesos nos atribuya es un vil calumniador y enemigo de la libertad".

Aquest cop signaven en nom de la classe obrera Estevan Baradella, Cristobal Mestres, José Inglada, Pablo Soler, Jaime Llorens i Joaquin Carbonell. Probablement, Josep Inglada era l'únic que coincidia en la signatura dels dos manifestos.

Aquestes defenses cal emmarcar-les en el conegut "conflicte de les selfactines" que afectà altres poblacions del país –especialment Barcelona– en relació als moviments luddistes o antimaquinistes que veien en l'expansió d'aquella màquina de filar la destrucció de molts llocs de treball. En aquest sentit, Vilanova i la Geltrú restà al marge dels fets violents que es produïren en altres localitats. Ho veurem amb més detall en el capítol següent.

Superat el bienni progressista, arrelaren les polítiques dirigides a ofegar el moviment obrer. Regulacions que dificultaven l'associació i la capacitat reivindicativa.

Els primers anys de la dècada dels seixanta, arrel de l'anomenada crisi de la "fam de cotó" provocada per la guerra de Secessió nord-americana, la manca de cotó afectà el normal funcionament de les fàbriques. Entre 1861 i 1865 es succeïren les aturades intermitents –totals o parcials– de la majoria de les indústries de la vila. Aquella situació deixà molts treballadors sense feina i, en molts casos, hagué d'ocupar-los en obres públiques .

Per aquesta raó els representants dels obrers de tot Catalunya elevaren una exposició a les Corts on demanaven l'impuls d'obres públiques per poder absorbir aturats.

Fou a primers de desembre de 1862 que obrers vilanovins Antoni Gallemí, Bartomeu Giralt, Antoni Pelegrí i Josep Camprubí, en representació dels filadors i dels teixidors mecànics, signaren el manifest conjuntament amb els altres representants d'arreu del país. [467]

El novembre de 1864 a la paret del Casino Artesano va aparèixer un pasquí que amenaçava de "incendiar les fàbriques de la Rambla i de Mar".

Així, doncs, per una cosa o per una altra, les condicions de vida i treball de la classe obrera eren lluny d'estabilitzar-se i millorar com calia.

Es ben il·lustratiu el discurs del barceloní Climent Bové i Rijol, dirigent de Les Tres Classes de Vapor, durant el Primer Congrés Obrer de la Regió Espanyola el juny de 1870. Criticava les condicions dels treballadors de Reus, Barcelona o Manresa, en oposició al que passava en poblacions com Vilanova i la Geltrú on els obrers estaven organitzats: "[...] las poblaciones cuyos hiladores están asociados, sin que puedan vanagloriarse de atravesar un presente muy lisonjero. Villanueva, conservando un prudente espíritu de asociación, trabajan menos horas y ganan más que las otras poblaciones indicadas". [468]

La precarietat de les condicions socials i laborals comportava, també, riscos per a la salut, fos per la insalubritat habitual de les fàbriques i la falta de higiene, fos pels riscos d'accidents. Jaume Carbonell Saavedra aportava en el seu dietari alguns casos significatius d'accidents laborals. El 3 de gener de 1876 parla de "una sensible desgracia acaecida en la fabrica de los señores Ferrer y Compañía ha dado fín a tres muchachos, empleados en las calderas. Pocs dies després, el 7 de gener de 1876, es referia a "otra desgracia en la fabrica Marqués y Compañia, la maquina le ha llevado un pie a Ramón Freixas, maquinista, el cual después de amputarlo ha fallecido al cabo de seis dias".

A la darrera dècada del XIX prendria impuls l'activitat del Centro Industrial de Cataluña, també present a Vilanova i la Geltrú, amb el lideratge de Josep Roca

[467] Martí (1997), p.114
[468] Garcia Balañà (2004), p.501

Galès i propostes agosarades com la confluència de patrons i obrers dins la mateixa organització. El mitjà *Centro Industrial de Cataluña*, en la seva edició de 4 de febrer de 1889, recollia l'article de Roca "La crisis fabril algodonera. Medios de conjurarla". També es feien ressó de l'informe presentat pel Centro Industrial a la Comisión de reformas para el mejoramiento de la clase obrera, o del projecte de llei sobre el treball dels nens, en el qual es definia que "Los niños de uno y otro sexo menores de nueve años, no seran admitidos al Trabajo en ninguna fabrica, taller fundición o mina". Entre els 9 i els 13 anys es permetria una jornada màxima de cinc hores. El 8 d'agost de 1890 el mateix mitjà recollia un artgicle de Roca Galès sobre la qüestió aranzelària. L'acabava amb aquesta proclama: "Levanten los que negocian con la política el grito de ¡Moralidad! ¡Economias! ¡Protección al Trabajo! ¡Orden! ¡Justicia! Y guerra sin cuartel al caciquismo immoral que todo lo corrompe". En un altre capítol s'afirmava: "En España, por desgracia de los industriales fabriles, las huelgas toman un caràcter francamente imponente". Per aquesta raó, Roca proposava: "Armonicemos los intereses del capital y el Trabajo y se acabaran laas huelgas". Roca Galès va morir el 1891.

En relació a les condicions de treball de les fabriques vilanovines, resulta prou eloqüent l'article que publicava *El Liberal* el 5 de setembre de 1902 titulat "La cuestión obrera en Villanueva y Geltrú" i que anava signat per Darío Pérez. Era un exercici comparatiu entre una fàbrica tèxtil tradicional –la fàbrica de Mar– i una empresa nova com era Pirelli. Deia el cronista: "Es interesante el estudio del problema social en esta hospitalaria y noble población. Sus cientos de obreros dedicados al arte textil –más de 2.000– y en las fábricas de tubos, papel, alambres eléctricos, etc, forman un contingente digno de atención singular (…) Recientemente, cuando se discutió la hora de trabajo semanal, que estuvo a punto de provocar una huelga grave (…) los patronos dieron su representación al diputado por este distrito D. Juan Ferrer y Vidal".

Així, doncs, visitaria la fàbrica de Mar fundada per Josep Ferrer i Vidal: "aquella casa del trabajo donde laboran 850 obreros, funcionan 700 telares, 25.000 husos de día y 9.000 de noche; con tres máquinas de estampar, aprestos; una producción de 200.000 metross semanales en crudo y 100.000 íd. estampados; allí donde el semanal obrero se eleva a 15.000 pesetas y hay un consumo de carbón semanal de 130 toneladas (4.500 pesetas), y de algodón, también semanal, de 100 balas (35.000 pesetas) …".

I seguía: "(…) caía la tarde. Comenzó a salir una procesión interminable de hombres con actitud de resignado cansancio y de mujeres desganadas y como desarticuladas por una larga labor. Aquellos trabajadores, en grupos, en marcha lenta, antojábanseme en la penumbra del atardecer, cruzando sobre el fondo de las obscuras paredes de la fábrica, caracteres vivientes que formaban repetidamente esta

frase: Problema social". Per això, el cronista es permetia de fer uns suggeriments: "para evitar los conflictos del trabajo en el porvenir seria preciso algo muy difícil: moderar la competencia, poniendo coto al exceso de producción. El obrero gana poco y el capital obtiene cada día menores rendimientos en relación al esfuerzo desarrollado".

També es referia a les associacions patronals i obreres, amb conclusions sorprenents: "[...] –¿Por lo que respecta a esta comarca?. ¡Oh!, las relaciones entre el capital y el trabajo no son aquí, ni, en general, en Cataluña, realmente cordiales. Ordinariamente el patrono vive aislado: si bien en algunas localidades existen Asociaciones de patronos más o menos formales [...] Los obreros viven por lo general, asociados, y de ser estas Asociaciones bien administradas, podria resultar una verdadera resistencia: hoy lo son sólo de palabra y apariencia. El obrero catalán, antes sobrio y sufrido, hoy es, con excepciones, el villanovés que compra el domingo los pollos, gallinas y demás aves; el mejor pescado ...".

Malgrat això, no s'estava de denunciar altres problemas socials que agreujaven la situación de la clase treballadora: "En Villanueva hay más de treinta establecimientos públicos de bebidas, sostenidos por la clase proletaria. Todo ello merma la resistencia física y moral del obrero en su lucha con el capital. No ahorra, y no puede vivir dejando el trabajo una sola semana".

I acabava amb les següents reflexions: "El fabricante, por lo general, obtiene en esta comarca pocos beneficios: el carbón y los transportes le colocan en condiciones desventajosas para luchar con las fábricas situadas en otras comarcas (…) Los jornales de los obreros, comunmente son escasos: la competencia hace imposible su elevación. Dentro de lo ordinario, son regulares y más bien altos. Los tejedores ganan de 18 a 20 pesetas semanales. Hay hiladores que ganan 35 pesetas, y los menos retribuidos, de 27 a 30".

De les dificultats d'entesa remarcava del com s'havia passat de les 67 a les 66 hores de treball obligatòries: "Ello se logró después de no pocos tropiezos, rebajando media hora del lunes por la mañana y media el sábado por la tarde". Joan Ferrer-Vidal es lamentava dels avantatges de les fabriques del Llobregat mogudes per turbines, demanant de fer cumplir la llei a "las fábricas de la montaña de Cataluña", en relació a les hores de treball i les de descans.

Després d'escoltar Ferrer Vidal a la Fàbrica de Mar, el cronista visitaria Pirelli y Cia "una fábrica nueva, aun no instalada completamente (…) Es una fábrica preciosa: en ella trabajan más de cien obreros; trabajarán de trescientos a cuatrocientos". El rebia l'apoderat, Vittorio Valdani, "un joven muy simpático y talentoso que li explicaria els seus viatges per Siberia buscant mines. Deia el directiu italià: "Soy extranjero, represento a una casa extranjera y podria verse en mis palabras una crítica censurable, ya que con tanta amabilidad reciben los españoles, y singularmente los

catalanes, a los que no hemos nacido en esta hermosa tierra".
Es queixava de la dificultat de incorporar les reformes: "toda reforma del reglamento de una fàbrica que representa una ventaja para el obrero, resulta a beneficio también del patrono". I lamentava la "costumbre catalana" de les 66 hores setmanals, de l'esmorzar a les vuit del matí, del descans a les quatre de la tarda, i el descans per menjar al migdia. A criteri seu eren masses interrupcions que obligaven l'obrer a començar molt aviat i acabar molt tard: "Ya se sabe que el trabajo más provechoso es el que se hace seguidamente". Per això, demanava la jornada de cinc hores al matí i cinc a la tarda amb un únic descans.
D'altra banda, Valdani afegia: Diu. "Me parece que aquí carecen de medidas higiénicas [...]", especialment a les fàbriques més antigues, "Es preciso crear un ambiente sano y hasta alegre pra los obreros. la luz, el aire, dan alegría: trabaja más el hombre alegre". També indicava que no existia el costum de fer una visita mèdica als obrers per verificar el seu estat de salut, i poca atenció per la política de prevenció d'accidents de treball: "El daño de no tener en el taller un obrero ya instruido y práctico en las máquinas, ¿quién lo paga?!".
I seguia amb la reflexió: "He notado también que en muchas fábricas el orden resulta un poquito descuidado. ¿Por qué?. En el desarrollo de una industria se necesita absolutamente el orden, un orden militar. En casi todas las fábricas se fuma, se llevan flores, etc. No es conveniente: el trabajo es serio. ¡Es la costumbre! ... Pero las malas costumbres se quitan. El obrero tal vez es más bueno y comprende la razón más de lo que parece. En nuestra fábrica los obreros se han acostumbrado a no fumar. Hubo un momento de rebelión. ¡Queremos fumar!. ¿Por qué?. ¿Os hace daño el no fumar?. No supieron que contestar, y se rindieron ... No se puede fumar y trabajar".
Finalment, Valdani reblava: "[...] He notado que mientras en todo el mundo se dice que la mano de obra española es la más barata, a mí me resulta que es casi sobre la media. Hablo siempre de Cataluña [...] Los industriales de España tienen que luchar con un inconveniente: el número extraordinario de días de fiesta, en que no se trabaja. Más de la cuarta parte del año no se trabaja". Pirelli implantaria el pagament per hores en comptes de setmana o mes, tal com es feia a les principals fàbriques d'Europa. El redactor de *El Liberal* es limitaria a tancar crònica amb aquestes paraules: "No se dirá que Vittorio Valdani me dijo cosas que debía callar".
Relacionat amb les condicions laborals de la classe treballadora local, també resultava ben il·lustratiu l'article "¿Què volem els obrers?". signat per "un operari", i publicat al *Diario de Villanueva y Geltrú* de 8 d'abril de 1904:

> Treball, i treballant poder viure i arreplegar una pometa per les set o per a la vellesa. Aquesta és la digna aspiració dels obrers honrats que no estem pels procediments del dia. Mentre la retribució de la feina ens arribi per lees despeses i una miqueta més per posar-ho al mitjó, i les hores de treball siguin suportables, ja estem contents

> i agraïts, i no desitgem res més. Un ral més, un ral menys, una hora endavant, una hora enrere, no constitueixen la nostra salvació. El que convé i volem es que amb el que es guanyi n'hi hagi prou per viure, i que en sobri un poquet estalviant. Això, companys, això és el que necessitem i sols ens ho poden facilitar els homes públics que ens regeixen , i a qui de bones manres ho hem d'exigir, amb l'autoritat que ens dona el dret a la vida [...] ¿Qui sinó ens ha d'afluixar aquest dogal que ens escanya i no ens deixa viure?"

Com hem vist, la qüestió dels nens i nenes que treballaven a les fàbriques no era una qüestió menor. Una situació que es va fer extensiva fins i tot quan les inspeccions de treball eren especialment severes amb aquest fenomen.

L'any 1912 les empreses locals declaraven a l'Ajuntament tots els treballadors menors de 17 anys que hi tenien treballant. [469]

En relació a les condicions higièniques de la classe treballadora son ben rellevants els estudis realitzats pel metge higienista Pere Felip Monlau que en diversos tractats denunciava la manca de higiene a les fàbriques i cridava a millorar les condicions físiques i morals de les classes obreres tal com passava en altres països.

El 1885 feia un seguit de propostes amb la següent conclusió: "l'obrer és pobre: socorreu-lo, ajudeu-lo. L'obrer és ignorant: instruïu-lo, eduqueu-lo. L'obrer té instints rebecs: moralitzeu-lo".

El 1918 era Joan Ventosa i Roig qui advertia en el tractat *Les cooperatives obreres* , de la necessitat de la higiene a les llars obreres: "L'habitació higiènica és tant indispensable com la bona alimentació per a conservar la salut [...] El pare, en acabar la jornada fatigosa, busca a la taberna o al cafè les comoditats que no troba vora la llar [...] on l'amenaça constantment els dos enemics més perillosos de l'obrer: l'alcoholisme i el joc". [470]

Al marge de la precarietat de les condicions físiques del treball i el seu entorn, hi havia altres factors que afegien pressió a la classe treballadora com eren les exigències de disciplina i puntualitat, que s'afegien a les ja habituals de quantitat i qualitat de la feina.

Resulta ben il·lustratiu el *Reglament de Treball de Fàbriques Marquès E.C.* aprovat en assemblea general el 27 de setembre de 1937. Eren temps de guerra i l'empresa estava col·lectivitzada. Deia: "Constitueix avui un delicte que els treballadors condemnen, si, estant dotats de qualitats per a elaborar amb intensitat i qualitat, l'obrer deixa de fer-ho i s'abandona, ço que no pot tenir altra explicació que l'ociositat, la negligència o el propòsit deliberat de perjudicar els interessos col·lectius, lesionant els seus propis".

---

[469] L. Mata i Pons declarava 7 nens i 59 nenes, alguns de 13 anys; Alegre, Ferrer y Cía, 45; Joan Escoda i Viñes, 55, alguns de 10 anys; Pirelli y Cía, 23; Francisco Navarro, 11;Tallers Tomás, 8 ;Tey i Vinyas, 7; Roig Hnos S. en C., 5, i Manuel Marqués, 94. (ACG, Doc. 2878. Any 1912)

[470] Dunyó (1980), p.43

Però, tornem al segle XIX, on podem documentar alguns casos de pressió laboral a Vilanova i la Geltrú.

El director interí de la classe de filadors de selfactines, Esteve Baradella, cap a finals de setembre de 1855 es dirigí al governador civil de Barcelona per denunciar un cas de coacció del director de la fàbrica Marqués, Puig y Cía, sobre una obrera filadora anomenada Josefa Juncosa. Benet i Martí indiquen que el fet està documentat a partir d'una carta de l' "Arxiu Municipal de Vilanova" comunicada per Josep Mª Freixa Olivar.[471]

La carta anava signada per "Estevan Baradella, director interino de la clase de hiladores selfácticos de Villanueva y Geltrú", i s'indicava el que segueix: "En la fábrica de los SS Marqués, Puig y Cía, llamada comúnmente de Puig-uriguer, tractó el dueño de que los hiladores trabajasen por el precio de once maravedíes libra; mediaron sus contestaciones siempre amistosas por pretender los trabajadores que se les pagase a trece y, no habiéndose podido convenir de mutuo consentimiento con el director, de la manera más pacífica, abandonaron sus máquinas los operarios".

A partir d'aquí es relatava el cas de la filadora Josefa Juncosa "cuyo marido es contramaestro de los telares y tiene además dos cuñadas empleadas". Dit això, entrava en matèria: "[...] los dueños y directores de la fábrica apelaron a la coacción y atemorizaron al marido de Josefa Juncosa haciéndole entender que, si su esposa no volvía al trabajo, no sólo quedaría él despachado, sino también sus dos hermanas". Davant d'aquestes mostres de pressió i coacció, l'obrera tornà a la feina. Es manifestava que amb onze maravedíes "le era imposible ganarse el sustento", i demanava que no hagués acomiadaments ni sancions. La carta de Baradella duia la data de 28 de setembre de 1855.

En un altre capítol, Carles Enrech aportava l'exemple de l'excés de zel en el control d'entrada del porter de la fàbrica vilanovina Santacana, Sadurní y Cía. Situació exposada a *El Obrero* en la seva edició del 24 de desembre de 1880: "Es si caso que, el tal sujeto, sin duda porque en un momento de orgullo ha llegado a figurarse, que por el mero hecho de guardar la puerta, ha de revestirse de un poder dictatorial análogo al de los encargados, se toma facultades extraordinarias y omnímodas, pues con ceñudo rostro y palabras agrias y descorteses, que hacen aparecerle como un déspota en su colérico desahogo, maltrata y riñe duramente a los obreros que no son puntuales a la hora de entrar. [472]

Els casos vilanovins publicats per *El Obrero* i documentats per Enrech son diversos. En veiem tres exemples. [473]

---

[471] Benet-Martí (1976), Vol. II, p.329

[472] Enrech (2005), p.215

[473] Els tres relats corresponen a *El Obrero* en edicions de febrer de 1883, 20 de juny de 1884 i setembre de 1882 (Ib., p.217)

El 1883 el majordom de la fàbrica Ferrer i Vidal aplicava multes de 10 a 12 rals als ajudants dedicats a destriar el cotó i també castigava els obrers amb vuit dies de festa per xerrar. El 1884 eren els majordoms de la fàbrica Marqués els que prohibien als teixidors d'asseure's en les estones que el teler tenia un funcionament regular. Finalment, un cas de 1882 on s'acusava al majordom de les metxeres de la fàbrica de Ferrer i Vidal de bufetejar sense motius una nena que va caure a terra i va perdre el coneixement. De resultes del fet, la nena fou acomiadada.

A la dècada dels vuitanta la crisi econòmica i financera s'accentuà. Els treballadors i treballadores del cotó en patiren directament les conseqüències. Les fàbriques aturaven de forma total o parcial i el nombre d'aturats creixia de forma alarmant. Trobar feina pels desocupats, ajuts socials municipals, manifestacions al carrer o emigracions forçades, eren algunes de les qüestions tractades al dietari dels Carbonell. A l'entrada del 1 de febrer de 1881 s'informava d'una reunió a l'Ajuntament per auxiliar els treballadors de l'empresa Soucheiron y Cía, aturada de feia setmanes. S'acordà de constituir una comissió encarregada de trobar-los feina.

El 19 de novembre de 1888 s'apuntava: "Por estar cerradas varias fábricas, este mediodía se ha organizado una manifestación en la que habia cerca de tres mil obreros, los cuáles se han dirigido a la plaza de la Constitución para hacer entrega al señor Alcalde de un memorial pidiéndoles pan y trabajo".

Certament, la mobilització de tres mil persones en una Vilanova de tretze mil habitants suposava un impacte prou significatiu.

En aquella ocasió, l'alcalde J. Pollés, en al·locució des del balcó de l'Ajuntament, va prometre solucions per fer front a la crisi.

El 20 de novembre de 1888 l'Ajuntament acordava el repartiment setmanal de 1.500 pessetes entre els obrers. El 1 de desembre del mateix any, davant la insuficiència de recursos, es destinaren 2.500 pessetes setmanals per apaivagar la crisi obrera.

Albert Virella indicava que entre 1885 i 1900 més de sis mil persones abandonaren la ciutat a la recerca d'oportunitats laborals en altres indrets. Vilanova i la Geltrú estava vivint una forta recessió que es traduiria en una important sotragada demogràfica sense precedents. [474]

El març de 1890 es produïa un locaut –tancament patronal– a la fàbrica de Fills de Ferrer i Vidal i Puig y Cía. L'estat de decadència s'allargaria fins el canvi de segle. Com hem avançat anteriorment, i com a mostra del paroxisme imperant, el rector de la Geltrú, Mn. Pere Palau i Godoi, vaticinava el 1890 que els llops passejarien per la Rambla i les herbes creixerien arreu.

De tot plegat se'n feia ressò el *Diario de Villanueva y Geltrú* el 26 de novembre de

[474] Virella (1977), p.72

1890, recordant, amb certa confusió, aquelles paraules profètiques: "Llegará un tiempo, dijo un individuo atento a la emigración que se nota en nuestra villa, que las liebres y los conejos correran por las calles de Villanueva". El mateix mitjà, en data de 24 de gener de 1891, informava que les societats obreres de la ciutat –encapçalades per Les Tres Classes de Vapor– reclamaven a l'Ajuntament ajuts en forma de subvenció per fer front a le penalitats derivades de la crisi de treball. L'Ajuntament prendria l'acord de crear dues comissions, una per endegar les subscripcions públiques i privades per facilitar els ajuts, i una segona que cuidaria de la distribució dels fons recaptats. S'hi afegia que el hivern havia estat especialment rigorós.

La resposta del'Ajuntament al requeriment anava signada per tots els rregidors amb data 23 de gener de 1891, fent la previsió de que allò duraria dos mesos: "Dios quiera que terminen pronto tantos males".

Al marge de totes les consideracions expressades, cal ressaltar l'absoluta desprotecció dels treballadors davant un eventual accident laboral. El gener de 1900 el govern del país promulgava la coneguda Llei Dato d'accidents de treball –en referència al ministre conservador Eduardo Dato–, que a Catalunya tingué l'oposició de la Lliga i del Foment del Treball. Com recollia el polític vilanoví Joan Ventosa i Roig: "...aquells dies es produí l´explosió d´un bullidor a la fàbrica de la Rambla de Vilanova i hi perdé la cama un obrer que feia més de vint anys que hi treballava. La generositat del patró no passà de donar-li el cotó fluix, unes quantes setmanes. Quant a pensió o indemnització, ni pensar-hi". [475]

L'apunt és ben il·lustratiu de la situació de desempara de la classe treballadora.

Tanquem aquest capítol amb una reflexió que es publicava al *Diario de Villanueva y Geltrú* el 12 de juny de 1908 a propòsit del context de crisi i precarietat pel que travessava la ciutat:

> Con los recientes paros de fábricas se nota en los mercados la falta de transacciones. De no restablecerse muy pronto la normalidad del trabajo, se iniciará una forzosa emigración de obreros. De mucho tiempo a esta parte no había sentido nuestra villa una crisis tan profunda. Para remediarla en lo posible deberían emplear todas sus energías las clases directoras y las entidades creadas a ese objeto. Cuando una población como la nuestra por causas ajenas a su voluntad ve paralizados los trabajos en las fábricas y los labradores o agricultores no pueden vender sus vinos más que a ocho pesetas, el Ayuntamiento, las clases obreras, los propietarios, las sociedades agrícolas, Fomento y demás fuerzas vivas, deben reunirse en sesión magna y acordar recurrir a los gobiernos para pedir ayuda a esas calamidades más funestas que las inundaciones, y por lo tanto, acreedoras del apoyo oficial, ya sea en condonación de contribuciones o en lo que se estimara oportuno, pero de todos modos no morirse de inanición.

[475] Ventosa (2002), p.118

23.3 Vagues i conflictes

El creixement de la indústria i, conseqüentment, l'expansió i el desenvolupament del moviment obrer, van suposar la consolidació de la dualitat reivindicació-conflicte. Les demandes obreres anaven associades, inevitablement, a manifestacions reivindicatives, vagues i altres conflictes laborals entre els diversos agents socials.

El juliol de 1855 una vaga de boters impedí la descàrrega de vapors. Entre 1870 i 1875 els boters convocaren diverses vagues per demanar increment sou.

El moviment obrer tingué oportunitat de reorganitzar-se en etapes de polítiques liberals i progressistes, especialment el període 1840-1843 del general Baldomero Espartero i el bienni progressista 1854-1856.

Al marge de les habituals mobilitzacions per aconseguir millores de les condicions laborals i salarials, o per fer front als episodis de crisi cruenta, hi hagué altres situacions singulars que situaren la classe obrera en peu de guerra.

Un d'aquests elements fou l'antimaquinisme, odi a les màquines o luddisme –per l'obrer anglès Ludham– , un moviment que contemplava la creixent mecanització com la principal responsable de la destrucció de llocs de treball.

Catalunya visqué moments especialment delicats en relació a aquesta qüestió. La destrucció de la fàbrica de Micaela Lacot a Camprodon el 1823, l'incendi del Vapor Bonaplata de Barcelona el 1835 o el conflicte de les selfactines el 1854.[476]

La introducció de les màquines anomenades selfactines –de l'anglès *self-acting*– pretenia millorar la producció del procés de filatura, veritable coll d'ampolla de la fabricació. [477] El conflicte de les selfactines no tingué efectes directes a Vilanova i la Geltrú, on no hi hagué destrucció de maquinària. [478]

Garcia Balañà indicava que la fàbrica de Mar va començar a substituir les filadores mule-jennies per selfactines el 1853, i que la fàbrica de Mar havia iniciat la seva activitat el 1849 amb mule-jennis i el 1854 únicament disposava de les noves selfactines.

Cal dir que aquell episodi coincidí amb la cruenta epidèmia del còlera-morbo. Els propis treballadors cuidaren de protegir les instal·lacions fabrils durant les

---

[476] A les dècades de 1780 i 1790 –durant el període de la revolució francesa–, els obrers ja van destruir màquines (Beckert 2016, 241)

[477] A les indústries cotoneres la proporció era de tres filadors per cada teixidor.
El 1850 la relació mitjana de les filadores mule-jennies era de 44 fusos per obrer), les filadores berguedanes de 56 fusos per obrer i les selfactines de 71 fusos per obrer. (Benet-Martí 1976, p.349)

[478] El conflicte es va fer notar especialment a ciutats com Barcelona, Valls, Mataró, Manresa, Santpedor, Navarcles, Sallent o Sant Andreu del Palomar.
A Mataró, els obrers defensaven les fàbriques i les màquines dels pagesos, que acusaven el fum dels vapors de la causa de la plaga de l'oídium de la vinya (Benet-Martí 1976, p.363)

mobilitzacions, tal com anotava Ventosa en el seu dietari el 17 de juliol de 1854: "Abandonaron los trabajadores las fabricas y estuvieron cuatro dias sin trabajar. Durante este periodo, los hombres cabezas de familia, armados con las escopetas de de los cazadores estuvieron vigilando las fabricas". El dietari de Carbonell no era tant explícit: "los trabajadores de todas las fábricas no han querido trabajar y han seguido cuatro días, porque les subiesen los precios".

El 21 de juliol de 1854 les sis empreses tèxtils de la vila signaren un manifest agraïnt a la gent la seva predisposició: "resueltos a evitar a todo trance las escenas horrorosas de que desgraciadamente no han podido librarse en todas partes". [479]

Les màquines de filar selfactines foren introduïdes el 1844. La nit del 16 de juliol de 1854 algunes fàbriques foren assaltades pels treballadors i moltes màquines foren destruïdes. La situació va obligar les autoritats a proclamar un ban on s'instava a convertir les filadores selfactines en màquines més manuals com les antigues mule-jennies.

A Vilanova i la Geltrú hi hagué un episodi controvertit davant les intencions de l'industrial Ferrer Vidal de tancar la fàbrica de Mar. Segons Casimir Martí, el governador civil de Barcelona José M. Marchesi es dirigí a l'alcalde el 29 de juliol de 1854 perquè comuniqués a l'industrial la prohibició de suspendre els treballs i procedís a capturar-lo si es resistia a complir l'ordre. Alhora, indicava que a les màquines selfactines de la fàbrica de Mar s'hi fessin les mateixes modificacions acordades entre el Capità General i els dirigents obrers. [480]

Ferrer Vidal envià un escrit de descàrrec a l'alcalde desmentint la voluntat de tancar la fàbrica i acatant les ordres rebudes. Cal recordar que Ferrer ja s'havia queixat dels dirigents obrers que sovint venien de Barcelona per fer de mitjancers en les negociacions entre patrons i treballadors: "asuntos de nuestro establecimiento sólo debo tratarlos con los trabajadores del mismo, no con los directores suyos mientras a ello no me obliguen las leyes ni bandos vigentes". [481]

Un ban del Capità general de 25 de juliol de 1854, davant la demanda de la comissió obrera que prohibia les selfactines a Catalunya, deia: "exponiendo una copia de razones y hechos que han convencido mi ánimo y héchome conocer la justicia de la reclamación, he tenido por conveniente resolver queden prohibidas las expresadas máquinas selfactinas".

El Capità general era De la Rocha, substituït més tard per Manuel de la Concha, marquès del Duero; i el líder dels filadors era Josep Barceló. Davant d'aquell acte, i del fet –com indicaven Benet i Martí– que no es gosés publicar la Reial Ordre de 9 d'agost de 1854 que derogava aquell ban, les selfactines van ser prohibides únicament

[479] Ibid.
[480] Martí (1997), p.46
[481] Ib., p.48

a Catalunya.[482]

El maig de 1855 Juan Zapatero fou nomenat governador militar de Barcelona. Fou promotor de l'execució de Barceló i prohibí les associacions obreres.

Segons alguns autors, la implantació de les màquines selfactines en el procés de filatura facilità la substitució dels homes per les dones, més dòcils i amb sous inferiors.[483]

Aquest enfrontament directe entre homes i dones s'agreujaria amb la crisi econòmica i laboral de la dècada dels vuitanta.

Superada la crisi de les selfactines, no trigarien en arribar altres conflictes sectorials que desembocarien l'any següent en una vaga general per demanar millores de treball i dret d'associació. Les autoritats havien amenaçat en dissoldre les societats obreres i les mobilitzacions conduïren cap a la primera gran vaga general de l'Estat que s'inicià a Barcelona, però que aviat s'estengué per les zones industrialitzades del voltant de la capital o la conca del riu Ter. El conflicte comportà molts detinguts i uns alts nivells de repressió. En aquest episodi, la vaga sí va tenir una important incidència a Vilanova i la Geltrú, tal com apuntava Garcia Balañà: "No sembla pas fora de lloc imaginar que el desacord entre els teixidors i els fabricants de la primavera de 1855 preparés el terreny per a una vigília de la vaga general catalana força tensa. [...] De la vaga general encetada el 2 de juliol de 1855 sabem que a Vilanova es perllongà fins el dia 9, i que les fàbriques cotoneres foren pràcticament paralitzades [...]".[484]

El dietari de Carbonell ens dóna diversos detalls d'aquelles jornades convulses a Vilanova: "Los trabajadores de las fabricas todas han dejado sus trabajos [...] Segun dicen es un convenio de la sociedad tienen los trabajadores; al parecer general, es que el partido carlista los mueve para poder ellos entrar (del 2 de juliol de 1855).[...] Agrupados andan por las calles. Han ido a hacer parar todos los vapores para que los pocos que trabajaban, no asociados, parasen y lo lograron (del 4 de juliol de 1855). [...] Fueron a la Marina para que la sociedad de cuberos también secundase el movimiento, y como ya estaba convenido, lo lograron con poca dificultad (del 5 de juliol de 1855)".

Sembla que el 5 de juliol, doncs, fou el dia més significat de la protesta. De tot plegat, en donava detalls el *Diario de Barcelona* quatre dies més tard: "Des de Vilanova i la Geltrú hom informava que els obrers continuaven parats aquest dissabte, i que també havien abandonat el treball els boters, alguns menestrals i gent d'alguns

---

[482] Benet-Martí (1976), p.617

[483] Izard (1970), p.50

Un fenomen que provocà no pocs conflictes locals. A Balsareny els obrers es negaven a ensenyar el funcionament de les selfactines a les dones. A Igualada hi hagué una manifestació on es cridava "Fora dones de les fàbriques"

[484] Garcia Balañà (2000), p.123

oficis. També de Sitges arribaven notícies de l'agitació que regnava en aquella localitat, talment forta que les autoritats locals temien que es produïssin aldarulls greus. Una petita columna de la força pública va sortir de Barcelona cap a ambdues localitats". [485]

Mentre, la classe obrera de Vilanova i la Geltrú va emetre un manifest ben explícit, al que ja hem fet esment anteriorment: "La clase obrera quiere asociación, orden, Isabel II constitucional y Espartero, que para nosotros son los ídolos más adorados, y sacrificaremos nuestras vidas en su defensa. El que otros sucesos nos atribuya es un vil calumniador y enemigo de la libertad".

La vaga tingué un altre protagonista vilanoví. A la comissió negociadora constituïda a Barcelona per representants de l'Ajuntament de Barcelona, la Diputació, la Milícia Nacional i els treballadors; s'hi trobava Teodor Creus i Corominas en representació de la Diputació de Barcelona. Creus, advocat i escriptor, alcalde de Vilanova i la Geltrú i impulsor de diverses iniciatives de tota mena, es traslladà a Madrid el 4 de juliol de 1855 per negociar els detalls del conflicte amb el govern espanyol. En plena vaga general pacífica arribaren a Madrid el 8 de juliol. En un ambient de certa tensió, l'endemà foren rebuts pel general Baldomero Espartero. En nom de la comissió intervingué Ildefons Cerdà. Però, arrel del conflicte, Vilanova fou protagonista a Madrid per partida doble.

El 19 de maig de 1855 el diputat català Laureà Figuerola intervingué en sessió de Corts fent esment del que havia passat a la ciutat catalana dies enrere on, "uno de los delegados de los tejedores, un tal Masseras, dijo que estando prohibidas esas máquinas, estaban fuera de la ley los fabricantes que las usaran".

Insistint poc després amb aquestes paraules: "En Villanueva ha sucedido lo que he indicado hace pocos momentos. El director de hiladores dijo que estaban fuera de ley los que usaban máquinas selfactinas, y que por tanto no queria tarifar el hilo de las selfactinas, con otras indicaciones poco propias para tranquilizar el ánimo de ninguna persona". [486]

El Masseras a que es referia Figuerola era Ramon Maseras qui, el 14 de setembre de 1855, exiliat a París, escrivia: "[...] Elegido comisionado de la clase obrera por la Junta Central de Directores el dia 19 de marzo de 1855 con autorización del señor gobernador civil [...] y siempre combatiré contra los partidarios del absolutismo y los adversarios de la libertad bien entendida, principios que adquirí de mi difunto padre, víctima que fue de la persecución de los frailes, por ser de los liberales más comprometidos en la villa de Villanueva y Geltrú". [487]

Efectivament, el dirigent obrer Ramon Maseras –que destacà durant el conflicte de

[485] Benet-Martí (1976), Vol,. II, p.65
[486] Ib., p.727-730
[487] Ib., Vol II, p.203

les selfactines– era fill d'un activista vilanoví que en un altre moment ja havia tingut problemes amb l'autoritat.

Al dietari de Jaume Carbonell de 10 d'agost de 1871 s'hi feia constar la vaga dels operaris de les fàbriques de l'Aigua i de la Rambla "por querer aumento en la estadística de precios".

Sovint, les vagues que s'originaven a les fàbriques tèxtils després es traslladaven a altres sectors, especialment els boters. Aquest fou el cas de la vaga de 1871.

El setembre, l'empresa Soucheiron y Cía demanava la baixa de la matrícula del subsidi industrial degut al temps de durada de la vaga. [488]

També tancà portes la societat Nadal y Ribó, la fàbrica del carrer de l'Aigua,

La situació s'agreujà fins l'extrem que foren diverses les empreses cotoneres que, davant la situació, forçaren el tancament patronal després de l'acord entre els gerents de les fàbriques. Els tancaments es justificaren davant les autoritats per motius de reparacions tècniques o canvis de maquinària.

Com indicava Garcia Balañà: "Certament, el tancament de fàbriques a la Vilanova de 1871 fou, probablement, un dels primers locauts de la història industrial catalana". [489]

A l'agost de 1873 foren els boters de casa Samà els que es declararen en vaga.

Seguint Josep Maria Freixa, el 1868 els fabricants vilanovins proposaren a les obreres de la preparació de la filatura (doblat, pentinat i estiratge del cotó, abans de ser filat) el treball "a preu fet", es a dir, a tant per "mudada". Les treballadores acceptaren i passaren de 40 rals setmanals a 56-60 rals.

Els vaguistes reclamaven un sou més alt, mitja hora per menjar, la fixació del nombre d'operaris per cada màquina i la intervenció dels treballadors en l'admissió dels nous. Es demanava de fixar l'hora d'entrada a les sis del matí, en comptes de les cinc, i fins les sis de la tarda. És a dir, 64 hores setmanals enlloc de les 69, amb els mateixos guanys. Les fàbriques treballaven de 5 a 12 amb mitja hora d´esmorzar i de dos quarts de dues a les 7 de la tarda amb mitja hora de descans. Es a dir, una jornada efectiva de 11 hores i mitja.

Albert Virella indicava que a la fàbrica Santacana es treballaven 67 hores setmanals i es guanyaven 14 pessetes i 22 cèntims la hora. El mateix autor remarcava que el 1883 la situació laboral de Vilanova i la Geltrú era especialment greu, enmig de la crisi, la conflictivitat i alguns brots de violència. Aquell any es posà una bomba en una finestra de la casa de l'empresari local Enric Santacana. [490]

De desembre de 1885 a maig de 1886 la fàbrica de Mar romangué tancada per la crisi. La casa de Ferrer Vidal també fou víctima d'un artefacte. Així ho recollia el

[488] Freixa (1959), p.202
[489] Garcia Balañà (2000), p.154
[490] Virella (1992), p.110

dietari de Carbonell en un apunt del 4 de juny de 1885: "A las nueve de la noche ha estallado una bomba puesta por una mano criminal en la casa que en la Marina posee don José Ferrer y Vidal, la cual es habitada por los mayordomos Montserrat y Ribera".

Les dificultats laborals i de subsistència afavorien l'aparició d'alguns capítols de violència marginal, el protagonisme creixent de sectors obrers més populistes i menys dialogants; o fer més visible el conflicte entre homes i dones en pugna pels llocs de treball.

Així ho explicava Albert Virella: "Grups de pressió extremista van procurar, tothora, de convertir-se en l'avantguarda del moviment obrer, donant-li una fisonomia esquerpa i malcarada, que gosaríem dir que no era pas compartida per la gran majoria del poble treballador. La fina ironia peculiar dels vilanovins els deia, als d'aquest grup, els del *marge llarg*". [491]

Cap el 1885 les obreres i obrers del sector cotoner treballaven onze o més hores diàries. Dones, nenes i nens treballaven a canvi d'uns sous baixíssims, un fet que s'interpretava com la substitució de llocs de treball pretesament reservats als homes. No trigarien a fer-se explícites al carrer proclames com: Fora les dones casades de les fàbriques!

A començaments de 1886 hi havia un miler de treballadors sense feina. El 1888 la xifra s'havia triplicat. En aquell context d'ofec l'Ajuntament no donava abast repartint racions de menjar. El 11 d'octubre de 1887 hi hagué una gran manifestació davant la Casa de la Vila.

El novembre de 1886 la fàbrica tèxtil de cal Marqués proposava de reduir els jornals per evitar el tancament. El sindicat de Les Tres Classes de Vapor no acceptaren les condicions i s'organitzà una vaga que durà un mes i mig. [492]

Una altra versió de la situació crítica d'aquells mesos a cal Marquès ens la dona Casimir Martí: "l'alentiment del treball a la fàbrica Marqués, a partir del mes de juliol de 1886, el tancament de l'empresa el mes d'octubre d'aquell mateix any i l'actitud resignada de la direcció de Les Tres Classes de Vapor en aquelles circumstàncies són indicis clars de la gravetat de la crisi econòmica que afectà el ram tèxtil en aquells anys". [493]

El gener 1887 tancaven temporalment per falta de feina les empreses cotoneres Marquès, la fàbrica de la Rambla i cal Ganeta.

Malgrat tot, les mostres de solidaritat obrera eren presents arreu del territori. Com indicava Miquel Izard, el març de 1890: "a Balsareny i a Puig-reig, i a Vilanova i la Geltrú es declaraven en vaga cinc mil obrers del cotó, com a solidaritat amb dos

[491] Virella (1977), p.66
[492] Virella (1992), p.110
[493] Martí (1997), p.184

obrers acomiadats de la fàbrica Marquès i amb els de Manresa".[494] Les protestes es feren extensives a altres ciutats de Catalunya.
Segons *La Publicidad*, a Vilanova i la Geltrú hi hagué 2.800 vaguistes, i segons *El Obrero* en foren 6.340.
El dietari de Carbonell registrava el 23 de juliol de 1890 la vaga dels treballadors afiliats a Les Tres Classes de Vapor en suport dels obrers manresans. Segons la mateixa font, els obrers en vaga recorrien la població imposant l'aturada. Tornaren a la feina el dia 29.
El 1 de maig de 1890 es feia la primera manifestació obrera de caràcter mundial reivindicant la jornada de vuit hores. A Vilanova i la Geltrú la concentració, convocada pel sindicat Les tres Classes de Vapor, aplegà unes quatre mil persones, sense cap incident. El 31 d'octubre de 1890 es celebrava al local del Centre Democràtic Federalista de Vilanova el II Congrés Nacional de la UGT.
De la gran manifestació del Primer de Maig de 1890 a Vilanova en parlava el dietari de Carbonell. Una manifestació "a la que han concurrido cerca de cuatro mil obreros pertenecientes a todos los oficios y talleres de la población llevando cada gremio su correspondiente bandera encarnada, con el tema ocho horas". S'havia sortit de la plaça de l'Estació i s'havia seguit per rambla Ventosa, rambla Principal, carrers Sant Gregori i Progrés, arribant a la plaça de la Constitució. Al balcó de l'Ajuntament s'hi feren diversos parlaments, un d'ells del president de Les Tres Classes de Vapor.
D'aquella primera gran manifestació també en parlava –en termes molt diferents– el dietari de Ventosa: "Hi havia un pànic tan gros que, aquell dia, no anàrem al col·legi i, des de la reixa del despatx de casa, veiérem a desfilar la manifestació obrera, que fou llarguíssima, amb els seus estendards rojos en els quals hi havia inscrita, a més del nom de la societat, la llegenda *8 horas de trabajo*".
Però no sempre les mostres reivindicatives eren pacífiques. Virella anotava que el 6 de desembre de 1892 esclatà un petard a la casa del majordom de la fàbrica de ca l'Escoda. El mateix passava el 5 de març de 1893 a casa de J.A. Milà, director del *Diari de Vilanova* , o el 6 de setembre de 1893 a casa de l'alcalde Pau Andreu. [495]
Recordem que el 7 de novembre de 1893 esclatà una bomba al Gran Teatre del Liceu de Barcelona amb una vintena de morts.
El clima de crisi laboral i misèria social continuava escampant-se per la població. El 16 de febrer de 1893 Carbonell exposava: "hoy empieza por el municipio ha repartirse ración de pan, arroz y bacalao a todos los trabajadores de la fabrica de mar". Un mes després els protagonistes eren els boters: "se han declarado en huelga los toneleros de la comarca y piden un aumento de cinco reales en las pipas

[494] Izard (1970), p.97
[495] Virella (1992), p.112

catalanas y así respectivamente".
També resulta significativa la protesta dels propis treballadors boters que el 1893 estaven en vaga "alegando el motivo de que la casa Torres de Villafranca compró pipas a un taller que no eran asociados los operarios".
D'aquesta vaga en parlava Arnabat, a partir de les dades del diari *El Panadés Federal*: "El conflicte més important fou l'any 1893, la vaga que s'inicià al mes de març i durà fins al novembre, es feia contra la casa Torres de Vilafranca. La vaga la realitzaren els boters de Vilafranca i Vilanova, comptant amb el recolzament dels de Sitges, el Vendrell i Torredembarra [...] L'objectiu de la vaga era fer complir l'acord de comprar les pipes als tallers associats". [496]
Poc a poc les lleis anaven evolucionant i les condicions laborals dels diversos sectors milloraven. El 1900 es prohibia el treball als menors de deu anys. El dret de vaga es regulava en les lleis de 1908 i 1909, i el 1912 es prohibia el treball nocturn de les dones.
Els primers anys del segle XX es convocaren algunes vagues significatives a Vilanova i la Geltrú. Cal esmentar la vaga general de 1902, les de Pirelli de 1903 i 1908 o les del ferrocarril de 1912 i la del sector tèxtil de 1913 que afectà més de tres mil treballadors.
De les vagues de Pirelli n'aportava alguns detalls Casimir Martí. [497] La primera s'inicià el 14 d'abril de 1903 a causa de l'admissió d'un treballador no associat. El conflicte s'allargà un mes fins la intervenció de l'alcalde Emili Viñals. Es reprengué la feina després de la readmissió de més treballadors. La segona s'inicià el 26 d'octubre de 1908 després que un treballador fos suspès de feina perquè fumava dins de les instal·lacions fabrils, on era prohibit.
Joan Soler Ferrer, president de la Sociedad Obrera de Hilos y Cables Eléctricos de Villanueva y Geltrú, envià una carta al director de l'empresa Sr. Piazza argumentant que l'obrer fumava perquè a l'exterior estava plovent. La vaga durà dues setmanes.
Però els conflictes laborals no es limitaven a l'empresa italiana, ni tenien el mateix impacte. El *Diario de Villanueva* de 4 de maig de 1903 informava de la següent noticia: "Ayer, a pesar de los vaticinios de huelga general, todos los obreros acudieron al trabajo sin la más pequeña protesta y sí solo lamentando que la fàbrica Ferrer Vidal estuviese parada por falta de primer materia, todo lo cual indica ó que no hay en esta población agitadores de oficio, ó que si hay algunos no hallan eco y se estrellan ante la sensatez de los obreros villanoveses"
En qualsevol cas, es tractava d'apreciacions del cronista que la realitat es cuidaria de desmentir. Les condicions de misèria de la classe obrera, que havia hagut de suportar els efectes d'una crisi econòmica i política de gran abast, obligaven als seus dirigents

[496] Arnabat (1992), p.77
[497] Martí (1997), p.285

a una mobilització gairebé permanent. En aquest sentit, són molt significatius els documents aportats per Laura Vicente en relació a la precarietat social i el Carnaval, tant rellevant a Vilanova i la Geltrú.

El 1902 es repartiren a Barcelona fulls dirigits "A los obreros de Barcelona. A los de la capital y la región", datades el 16 de febrer amb aquest paràgraf: "Ya pasó el carnaval, esa ruín ostentación de lujo y derroche, que nuestros explotadores hacen cada año para afrontar, doblemente, la misèria, el frio y el hambre que nos rodean [...]". [498]

La mateixa autora esmenta un episodi semblant corresponent a 1905: "Ante la situación de crisi obrera, con muchos trabajadores parados que pasaban hambre, un numeroso y variado grupo de sociedades obreres de Barcelona, Vilanova i la Geltrú y Sabadell, convocaron, al grito de *queremos vivir*, un mitin el Domingo día 5 de marzo de 1905 a las 10 de la mañana en el Palacio de Bellas Artes. Previo al mitin y aprovechando que era carnaval, fechas en las que *los que nada producen derrochan en abundància*, se repartió un manifiesto convocando al mitin". [499]

En relació a la vaga del tèxtil de l'estiu de 1913 –coneguda per vaga "de les sis setmanes"– cal dir que tingué gran repercussió a Barcelona, Vilanova i la Geltrú, Mataró, Reus, Manresa, Igualada, Terrassa, Sabadell o Badalona. Els treballadors reivindicaven la jornada laboral de cinquanta hores, poder plegar dissabte al migdia (setmana anglesa), increment de sous, compliment de la llei de treball nocturn i reconeixement de les societats obreres. [500]

Per finalitzar, aportem els dos darrers exemples de conflictes laborals. El primer era informat pel *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 19 de desembre de 1916: "El aspecto que ayer ofrecía nuetra villa era el de un día festivo, viéndose transitar por los sitios céntricos de la población gran número de trabajadores. Por la mañana, a la hora de acudir al trabajo, sonaron las sirenas de las fábricas, pero, en general, los obreros se abstuvieron de entrar. De todas maneras, funcionaron con muy escaso número de obreros las dos fábricas de D. Manuel Marqués [...] Esta mañana se ha reanudado el trabajo en todas partes, a excepción de la fábrica Alegre Ferrer y Cia que, según nuestras noticias, han dado la orden de que ya avisarían".

El mateix mitjà, corresponent al 28 de gener de 1920, donava aquesta informació: "A pesar de que oficialmente ha sido levantado el *lock-out* puede decirse que no ha variado el estado de paralización que existe en esta villa desde hace algunas semanas, por continuar en paro todos los talleres y obras relacionadas con el ramo de la construcción, la Fábrica Pirelli y las de hilados y tejidos de algodón de L.

[498] Vicente (2006), p.187
[499] Ib., p.234
[500] Enrech (2005), p.296

Mata y Pons, Herederos de J. Escoda, Bach Hermanos y gran número de obreros de las dos Fábricas Marqués. Por lo tanto el número de obreros parados pasa en la actualidad de 3.000 [...] Nos consta que el alcalde accidental D. Juan Ferrer Puig está dispuesto a colaborar con entusiasmo para encontrar una solución satisfactoria para todos, en bien de nuestra villa".

23.4 Sindicats i sindicalistes. Les Tres Classes de Vapor

Vilanova i la Geltrú mai no tingué una important tradició gremial, tot i disposar d'alguna organització corporativa prou antiga. Aquest fou el cas dels navegants vilanovins que el segle XVI s'agermanaren a la Confraria del Gremi dels Marejants. L'associació fou dissolta el 1864.

El 10 de maig de 1840 naixia l'Associació de Teixidors de Barcelona.

El procés de industrialització i, amb ell, el moviment obrer, aniria creixent a partir del segon terç del segle XIX. Tot plegat donaria lloc al naixement d'unes incipients organitzacions de treballadors que anirien guanyant gruix d'acord a les circumstàncies polítiques. Així, no seria fins el bienni progressista de 1854 a 1856 quan aquelles organitzacions sortirien de la clandestinitat, tot i que encara no tindrien un reconeixement oficial. Sorgiren societats de filadors i teixidors a Manlleu, Mataró, Reus, Sant Andreu, Sants o Vilanova i la Geltrú. Miquel Izard anotava que la lluita contra les selfactines de 1854 i la vaga general de 1855 foren organitzades per *comissions dels treballadors*. En aquell moments apareixen dirigents obrers com Josep Barceló, Ramon Maseras, Antoni Gual i molts altres. [501]

L'any 1855 el dirigent republicà Ceferí Tresserra i Ventosa, dirigent republicà, publicava *Porvenir de las asociaciones de la clase obrera. Origen y estado actual de la cuestión del trabajo en Cataluña*. Tresserra, nascut a Barcelona, havia publicat pocs anys abans *Los Misterios de Villanueva*, conjuntament amb Creus Corominas i Pers Ricart, quan treballava de caixista al taller de tipografia on s'imprimia el *Diario*. En paraules de Puig Rovira, Tresserra era de família humil i oriünd de Vilanova per part de mare. Altres de les seves obres publicades foren *Los anarquistas, los socialistas y los comunistas, ¿son demócratas?* el 1861 o *Catecismo democrático republicano*, set anys després.

El 2 de juliol d'aquell mateix any es convocà vaga general a Catalunya davant les amenaces de l'autoritat de dissoldre les associacions obreres.

El 1862 els treballadors Josep Camprubí i Antoni Pelegrí, en representació dels filadors i teixidors de Vilanova i la Geltrú, signaren el manifest de la classe obrera de Catalunya dirigit a les Corts. [502]

---

[501] Izard (1970), p.64
[502] Martí (1997), p.49

Cal esmentar que el 1856 s'havia constituït a Vilanova, sota la presidència de Jaume Torrents, la "Sociedad de Hiladores". Comptava aleshores amb 83 associats.
Tot aquest moviment obrer, organitzat per sectors corporatius i, en molts casos, semi clandestins i amb poca entitat, es veié sotragat a partir de 1868 –després de la Revolució de Setembre i el destronament d'Isabel II– amb el naixement el 1869 a Barcelona de la Federació de Les Tres Classes de Vapor. L'organització aplegava els tres rams de la indústria tèxtil: filadors, teixidors i jornalers mecànics, i ben aviat es desplegà pels principals centres fabrils del país: Barcelona, Sallent, Manlleu, Manresa, Mataró o Vilanova. Adherida a l'Associació Internacional dels Treballadors (AIT), fundada el 1864, l'organització representava un sindicalisme moderat.
A finals de 1870 es celebrava el seu primer Congrés. Aleshores tenien 8.500 afiliats. El febrer de 1872 celebraren el seu segon congrés on s'aprovà un reglament de vagues. Després del cop d'Estat del general Pavía de gener de 1874 que va acabar amb la Primera República, es van desarticular Les Tres Classes de Vapor. A començaments de 1881 es reorganitzaren i, progressivament, anaren abandonant les posicions bakuninistes i abraçant les tesis marxistes.
Miquel Izard constata que el caràcter moderat de les Tres Classes de Vapor es podia atribuir a l'elevat percentatge d'associades femenines". [503]
Als primers anys del segle XX l'organització es va anar desintegrant, i molts dels seus membres van acabar afiliant-se a altres sindicats com UGT o CNT.
Una de les accions més destacades promoguda per Les Tres Classes de Vapor fou la vaga de quinze setmanes duta a terme a Vilanova i que afectà a 1.400 obrers. Durant el temps que durà el conflicte l'organització obrera no va deixar de servir racions de menjar als vaguistes i les seves famílies, que en total eren unes 2.300 persones.
El maig de 1870 es constituïa a Vilanova una secció local de Les Tres Classes de Vapor. Garcia Balañà precisava que inicialment estava formada per gent de la zona "i algun sallentí".[504] El capdavanter era Josep Juliachs i Ferrer, nascut a Vilanova el 1849,qui esdevindria un dels sindicalistes locals més sòlids i consistents. D'ell en parlarem més abastament en un altre moment.
Garcia Balañà incorpora a la nòmina dels dirigents obrers a Joan Trillas i Virella, filador nascut a Molins el 1833 i arribat a Vilanova el 1855; a Cristòfol Rovirosa i Pochs, teixidor nascut a Barcelona el 1840; Pau Fontanillas, teixidor nascut a Creixell el 1842 i arribat el 1855 o Pau Soler i Canals, filador nascut a Vilanova el 1835. La junta era presidida per Josep Bonet Riera i l'acompanyava Andreu Trillas

[503] Izard (1970), p.52
[504] Garcia Balañà (2000), p.153
Recordem que una part important de la ma d'obra industrial arribada a Vilanova i la Geltrú cap a la segona meitat del segle XIX procedia de la conca del Llobregat i, molt especialment, de l'actual comarca del Bages.

com a vicepresident. L'organització de la secció de filats comptava amb Joan Gabarró, Joan Nin, Pere Massó, Pau Fontanillas, Enric Capdet i Josep Juliach [sic]. A la secció de teixits hi eren : Antoni Sans, Pere Bosch, Antoni Domingo, Josep Vidal i Josep Figueras i, finalment, la secció de jornalers estava encapçalada per Josep Casals i Joan Martí. L'oïdor de comptes era Esteve Maspons i el caixer Marcos Guitar. [505]

Per iniciativa de la mateixa organització obrera aquell any es constituïa La Cooperativa Villanovesa.

El 4 d'agost de 1871 es feren notar les reivindicacions dels treballadors de la fàbrica de la Rambla que demanaven increment de sou, reducció de jornada de 69 a 64 hores, fixació dels treballadors per màquina i intervenció de la Societat d'Obrers en l'admissió de nous treballadors. A la vaga de setembre agafaren el protagonisme de les negociacions els obrers Josep Bragulat, Fèlix Prats, Jaume Rovira , Cristòfol Miró i altres.

En aquell clima el 1870 es celebrava a Barcelona el primer congrés dedicat a l'estructuració de la Federación Regional Española de la Associació Internacional del Treball. De les comarques penedesenques només hi assistí Joan Trilla, representant de Les Tres Classes de Vapor de Vilanova. [506]

El 1871 els treballadors de Vilanova i la Geltrú associats a les Tres Classes de Vapor organitzaren i participaren activament a la vaga de les quinze setmanes. La mobilització esdevingué un important èxit de la classe treballadora. Un dels dirigents obrers que destacà en aquell conflicte fou el barceloní Josep Bragulat. [507]

Un bon exemple de la complicitat entre els sectors obreristes i la ciutat fou el cas de Cristòfol Miró i Virgili "el Toixa", president de la Societat d'Oficials Boters, que el 1873 era nomenat alcalde de Vilanova.

La secció local de l'associació obrera disposava de sòlides vinculacions amb importants organismes estatals i internacionals. Casimir Martí posava de relleu que el novembre de 1872 les seccions vilanovines de Les Tres Classes de Vapor –amb 500 afiliats– sol·licitaven i aconseguien l'ingrés a la I Internacional espanyola. Des de l'any 1873 funcionava a Vilanova i la Geltrú el consell local de l'Associació Internacional de Treballadors. L'òrgan central d'aquella organització a la península ibèrica se serví de tres intermediaris vilanovins per fer arribar documentació a les seccions de serrallers, boters i fusters ebenistes, i a la resta de treballadors de la localitat. Eren Jaume Bonet, de Les Tres Classes de Vapor; Magí Pagès, boter i Marc Guitart. [508]

---

[505] Freixa (1959), p.245

[506] Arnabat (1992), p.32

[507] Bragulat fou elegit president de les Tres Classes de Vapor, alhora que col·laborador habitual de la revista *El Obrero*, òrgan de l'associació.

[508] Martí (1997), p.117

El mateix historiador vilanoví indicava que en els darrers mesos de 1883 es produí la negociació col·lectiva dels horaris de treball i de les remuneracions salarials del sector tèxtil. Al Tívoli Vilanoví s'hi reuniren el 17 d'octubre els representants dels obrers "davant la resistència dels fabricants". Hi participaren els dirigents barcelonins Josep Bragulat i Joan Vidal i el president local de Les Tres Classes de Vapor Josep Juliachs.
A finals de la dècada –tal com anotava Virella– el moviment obrer local va afrontar diverses transformacions. La Societat d'Oficials Boters va desaparèixer amb la pròpia extinció de l'ofici. Les Tres Classes de Vapor van avançar cap a la politització i, arrel d'això, l'agost de 1889 es constituïa La Concòrdia de les Tres Classes de Vapor, adherida a la UGT. [509]
El novembre del mateix any es celebrava a Vilanova i la Geltrú el Congrés de Les Tres Classes de Vapor, amb una brillant intervenció del vilanoví Joan Trilla.
A la primavera de 1890 l'organització obrera declarà una vaga al sector tèxtil en solidaritat amb els obrers acomiadats de la fàbrica de cal Marquès.
Una de les persones fortes del sindicat a nivell local i nacional fou Ramon Fontanals i Coll (1855-1909). Tingué un important protagonisme en les vagues tèxtils de Manresa i Barcelona i fou empresonat per les seves activitats. El 1893 fou president de Les Tres Classes de Vapor de Barcelona.
El 1908 es constituïa a la ciutat la Federació Obrera Vilanovina i el 1912 es publicava *El Sindicalista*, òrgan dels Sindicats d'Obrers de Vilanova
Les associacions obreres foren combatudes pel poder durant bona part del segle XIX, fet que es projectaria al primer terç del XX. El 1923 el directori militar de Primo de Rivera va adreçar als treballadors una invitació a deslligar-se de les organitzacions obreres que únicament els durien a la ruïna. Únicament s'acceptarien organitzacions obreres amb finalitats culturals i de protecció o mutualisme.
Una part important de les vagues vilanovines del segle XX es centrarien a la fàbrica Pirelli, l'empresa més gran de la comarca. En aquest sentit van ser rellevants les protestes de 1951 contra l'acomiadament de treballadors, o les de 1953 denunciant les primes de producció i exigint millores retributives o les accions de protesta en forma de treball lent que acabaren amb diversos acomiadaments.
El 1954 el Ministerio de Trabajo autoritzava la creació dels Jurados de Empresa.
Abans de tancar capítol, aportem alguns apunts al voltant de la figura de Josep Juliachs i altres sindicalistes rellevants.
Josep Juliachs i Ferrer (Vilanova i la Geltrú,1849-Barcelona,1911) fou un dels dirigents obrers més rellevants de la Vilanova del segle XIX. Presidí el moviment obrer de Les Tres Classes de Vapor a partir de 1881. Virella el qualificava de tendència obrerista moderada, negociador hàbil i de talant dialogant amb els altres

[509] Virella (1977), p.73

obrers, els patrons i les autoritats locals. [510] El 1883 fou un dels impulsors el Centre Democràtic Federalista de Vilanova i la Geltrú. Juliachs també fou director de *El Esclavo Moderno*, que començà a publicar-se el 22 de maig de 1886 com a "Eco de Las Tres Classes de Vapor de Vilanova". Encapçalà una important manifestació d'obrers el 11 octubre 1887 demanant "pa i treball". El mateix Juliachs la va dissoldre des del balcó de l'Ajuntament. Un enfrontament el 1891 amb Rossend Puig, gerent de cal Xoriguer, perjudicà la seva imatge. Albert Virella ho explicava en aquests termes: "(Puig) per a reobrir la fàbrica, obligà Juliachs a que es retractés públicament d'unes manifestacions que havia fet, ço que efectuà al Tívoli en un acte públic celebrat l'11 de juliol de 1891. Aquest sacrifici del seu orgull personal, per no perjudicar els treballadors de la fàbrica, fou, pràcticament, la mort civil de Juliachs". [511]

El 1893 Juliachs passava a residir a Marsella. Més endavant tornaria a Catalunya retirat a la vida privada. Moria a Barcelona el 1911.

Ramon Maseras fou un altre dirigent obrer de rellevància pública. Filador, fill d'un liberal de Vilanova i la Geltrú perseguit per les seves idees. Fou vicepresident de la Junta Central de Directors de la Classe Obrera. Organitzador amb Josep Barceló i Antoni Gual de la lluita contra les selfactines el juliol de 1854 a Barcelona. Per aquesta raó fou citat en un discurs de Laureà Figuerola el maig de 1855 a les Corts Generals. Actuà com a mitjancer en diversos conflictes. Perseguit pel Capità General Juan Zapatero, s'exilià a París després de l'execució del dirigent obrer Josep Barceló.

Cristòfol Miró i Virgili (Vilanova i la Geltrú, 1837-1923). Conegut com "el Toixa", era oficial boter. Fou president de la Societat Obrera d'Oficials Boters de Vilanova i la Geltrú i participà en les negociacions de la vaga de 1871. Fou regidor de l'Ajuntament i alcalde de la ciutat els anys 1873-74, durant la Primera República

Joan Trilla Vilella (Molins de Rei,1833-Vilanova,1906), filador, fou un altre dirigent de Les Tres Classes de Vapor. El 1868 fou un dels signants del manifest "A los obreros de Cataluña", en nom de les Societats Obreres de Barcelona. El 1869 participà a la fundació de Les Tres Classes de Vapor a Vilanova i la Geltrú, i en fou primer president.

Tot i que nascuda a Cubelles, Teresa Mañé i Miravent (Cubelles, 1865-Perpinyà, 1939) fundà la primera escola no religiosa de Vilanova i la Geltrú i esdevingué la primera mestra laica de l'Estat. Amb el sobrenom de "Soledad Gustavo" fou una pionera de l'anarquisme i companya de l'activista Juan Montseny, de pseudònim Federico Urales. La seva filla fou la política Frederica Montseny. Mañé fou

[510] Ib., p.64
[511] Ib., p.74

pedagoga, periodista i divulgadora del feminisme i l'anarquisme. Ella i el seu company col·laboraren a *La Revista Blanca* i foren autors de diverses obres de divulgació.

Marín i Palomar suggerien que potser el pare de Teresa Mañé conegué l'anarquista reusenc Josep Llunas i Pujals [editor de *La Tramuntana* de Reus i impulsor del certamen obrerista de 1885] en l'etapa en què aquest obrí una fàbrica de sabó a Vilanova entre 1877 i 1878". [512]

Roser Dolcet Martí (Vilanova i la Geltrú,1890 - Carcassone,1968) fou una activista de la Confederació Nacional de Treballadors (CNT) en favor del dret de les dones i que tingué una participació activa a la vaga del tèxtil a Sabadell el 1913. L'any abans havia estat acomiadada de la feina per viure amb company no casat. [513]

[512] Marín-Palomar (2010), p.14
[513] Huertas (1994), p.52

24. La indústria dels serveis públics

24.1 L'aigua

L'entorn de Vilanova i la Geltrú i tota la comarca del Garraf és i ha estat una terra aspre i eixuta, amb poca disponibilitat d´aigua. Aquest escenari ha suposat que els habitants d´aquesta terra han hagut de lluitar sempre contra les adversitats del territori . Disposar de reserves d´aigua suficients pel consum i pels conreus no ha estat una empresa fàcil, ni ara, ni fa prop de 150 anys quan els habitants de Vilanova i la Geltrú es plantejaren fer arribar l´aigua a la població.

L´igualadí Jaume Caresmar deia l´any 1780 en el seu *Discurso sobre la Agricultura, Comercio y Industria....* que a Vilanova i la Geltrú no hi havia altres fàbriques que les d´aiguardent per poder refinar els vins del Penedès. I afegia: "sin que tampoco pueda haberlas, porque el terreno es muy árido, de modo que en todo el distrito, no se encuentra ni la más pequeña fuente, y todos los vecinos se sirven de agua de pozos, norias y cisternas...". [514]

Deu anys després, cap el 1790, el vilanoví Francesc Papiol a les respostes al Qüestionari de Zamora venia a consolidar aquelles opinions. Deia Papiol: "la agua que comunmente se bebe en el Pueblo, es de pozo, y aunque de parte de la villa es muy floja, y nimiamente dulce, que no se puede beber, ni cuece, pero de la otra parte es suficiente, y se valen muchos de Cisternas". [515]

En iniciar-se la decidida industrialització de la vila al segon terç del XIX calgué excavar molts pous d´aigua necessaris per alimentar les màquines de vapor.

Empreses d´aquesta envergadura requerien d´un sistema de canalitzacions que, en funció de l´orografia del terreny, havien de combinar el transport en superfície amb l´excavació sempre difícil de túnels i mines subterrànies, al marge de la xarxa urbana de distribució.

Es evident que per endegar un projecte com el que es proposava calien dos elements essencials: diners i persones amb capacitat de liderar i donar l´empenta necessària per a fer-lo fructificar.

Bona part dels diners per impulsar l´aventura de l´aigua arribaren amb la mort i el llegat testamentari de l´*americano* Josep Antoni Vidal i Pascual.

Vidal havia nascut a Vilanova i la Geltrú l´any 1770 i morí el 7 d´agost de 1843 a l´Havana, on havia muntat diferents negocis. Deixà un llegat de 35.000 duros amb la voluntat de dedicar-los a la feixuga tasca de fer arribar l´aigua potable a la seva ciutat nadiua.

---

[514] Caresmar (1780)
[515] Papiol (1790)

El codicil al testament de Vidal fou atorgat el 12 de gener de 1843. Començava: "Primeramente es mi voluntad consignar la cantidad de 40,000 pesos para que se inviertan en la construcción de un Acueducto en la villa de mi nacimiento Villanueva y Geltrú, á fin de que se surta de agua su vecindario de cuyo beneficio carece hoy [...]".

El plec nomenava marmessors i obligava a la construcció de cinc fonts públiques. Actuaren de marmessors Joaquim Soler i Serra, Pelegrí Marquès i Gregori Ferrer.

L´altre nom prop a tenir en compte en aquesta primera aventura és el de Cristòfol Raventós i Soler (Vilanova i la Geltrú, 1812-1887) . Home emprenedor i arriscat, ell fou qui assumí la materialització física de l´abastament d´aigües potables. Professor de matemàtiques i topògraf, també va ser alcalde de la ciutat. Per la seva contribució a l´abastament d´aigua rebé la medalla d´or de l´Ajuntament i el grau de comanador de la Real Orden Americana de Isabel la Católica.

L´any 1851 Cristòfol Raventós triava uns terrenys propers al municipi de Castellet i la Gornal, ja en terme municipal de l´Arboç , al Baix Penedès, on creia haver trobat els cabals adequats per assegurar l´abastament del preuat líquid. Amb Francesc Musolas i Isach, propietari de la mina , Raventós constituí la societat promotora.

El 11 de març de 1855 el govern municipal adjudicà l´obra de l´*Aqüeducte* a l´empresa de Raventós per un total de 35.000 duros i sota les condicions observades al testament de Vidal.

De bon començament, l´Ajuntament es va desmarcar del projecte mantenint-se com a observador de les negociacions entre la companyia de Raventós i els marmessors de Vidal.

Com deia el *Villanueva y Geltrú* el 13 de març: "Los Srs. Musolas, Raventós y Cía se han obligado a traer buenas y abundantes aguas a Villanueva, y a poner en seis plazas otras tantas fuentes para su servicio público".

La mateixa edició publicava un anunci de "Aguas Musolas, Raventós y Cía" com a "[...] propietarios absolutos de las minas y sus aguas situadas en los términos de Arbós y Castellet".

El 30 d´agost de 1855, però, es constituïria la societat Samà, Raventós i Companyia. Una empresa que anys a venir, i per dissociar-la de la seva competidora, es coneixeria popularment com l´Aigua vella.

Com a principals accionistes de la societat al costat de Raventós hi trobem alguns pròcers de la vila, lligats en un o altre moment a d'altres iniciatives empresarials o socials. Hi era Salvador Samà i Martí, el seu germà Joan Samà i Martí, Pau Soler i Ballester, Pau Soler i Morell, Pelegrí Marquès i Torrents , Josep Vinyals i Gassó, Manuel Almirall i Ballester i la participació de Francesc Musolas.

La llargada oficial de la canalització era de 17.000 vares, uns 14.000 m. A les obres hi arribaren a treballar fins un miler de persones. Informacions, aquestes i altres,

presentades al *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 10 de juliol de 1860: "Cuenta el acueducto con 36 tuneles, uno de ellos de 3500 varas (uns 2800 m) de extensión y otro de 2000 (uns 1600 m) que debió ser abierto sin pozos de ventilación por no permitirlo la natguraleza y elevación del terreno. El de 3500 varas atraviesa por bajo el río Foix que en ocasiones arrastra una grandiosa cantidad de agua. Tiene además dos sifones abiertos en roca viva, de 160 palmos de profundidad por 432 de anchura el uno, y otro de 102 por 308, y dos puentes de 18 varas de alto y 108 de largo el uno y de 25 de alto y 100 de largo el otro [...]".

Mentre, s'iniciava també la canalització urbana als carrers Estudis i Santa Anna amb "tubos de gré" de 25 centímetres de diàmetre. Atesos els problemes i els incompliments del proveïdor contractat, el *Diario* del 27 de juliol de 1860 informava que per a aquelles canalitzacions es contractaria l'empresa Soujol, Janoir y Cía, que s'encarregaven de les conduccions de Barcelona i Alacant.

L'aigua potable ja arribava a les portes de la ciutat. Així se´n va fer ressò el historiador Garí: "el dia 8 de julio de 1860 el repique general de campanas anunció a los habitantes de esta villa, que el agua salida de Castellet y atravesando el acueducto llegaba al pie de la Cullada y que siguiendo el torrente Ramusa se dirigia al mar". [516]

El dia 19 de gener de 1861 el governador civil Ignacio Llasera i l´alcalde Teodor Creus i Corominas inauguraven oficialment i en nom del Príncep d´Astúries i futur Alfonso XII, el Gran Acueducto de S.A.R. El Príncipe Alfonso.

Mentre, ja s´havia concretat l'emplaçament de tres de les fonts públiques previstes. Una s´aixecaria a la plaça de les Neus i estaria dedicada a l´agricultura, la indústria i el comerç [517]; l´altra s´instal·laria a la plaça del Pou i estaria dedicada a l´arquebisbe geltrunenc Francesc Armanyà i, finalment, la tercera tindria una dedicació especial al mecenatge de Josep Antoni Vidal i Pascual i es situaria a la Plaça Miró de Montgrós. Posteriorment , les fonts restants s´instal·laren a la plaça de Cap de Creu, al carrer Ravalet de la Geltrú i a l´actual carrer Llibertat, al barri marítim. Tal com informava el *Diario de Villanueva*, el novembre de 1860 es rebien els projectes de l´arquitecte Francisco de Paula del Villar i Lozano, "conocido el gusto severo y clásico de éste señor".

El creixement de la vila es faria notar, i entre 1860 i 1880 s'observa un increment de

---

[516] Garí (1860)

[517] La font del capdamunt de la rambla Principal era coneguda com a Font del Geni, per la figura al·legòrica que l'encapçalava. El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 10 de juny de 1890 informava que el dia 6 la brigada municipal havia procedit a desmuntar la font. La font s'havia de traslladar inicialment al centre del llac del parc Gumà. Més contemporàniament la figura principal quedaria instal·lada a la part superior de la gran roca del parc Gumà, des d'on continua brollant l'aigua. Les obres de instal·lació de la font original –obra de l'escultor Andreu Aleu– s'havien iniciat el 6 novembre de 1861, i fou inaugurada el 26 de gener de 1862.

població de l´ordre del 15%. Però aquest era un factor més, i ben segur que no era el més important. La sequera i altres imponderables complicaren les previsions més optimistes de servei. La forta sequera de l´estiu de 1864 no fou capaç de garantir els volums d´aigua necessaris i previstos en les condicions del testament de Vidal i Pascual. Cap de les sis fonts disposava d´aigua suficient.

Així, doncs, encara no havien passat vint anys de la primera empresa que faria arribar aigua potable a la població, que ja es posava en funcionament una nova iniciativa per cercar i portar aigua d'un altre indret.

L´empresa Acueducto Villanovés –coneguda per l'Aigua Nova– fou impulsada pel industrial metal·lúrgic local Manuel Tomàs i Bertran. Havia nascut a Vilanova i la Geltrú el 1837 i l´any 1862 fundava un establiment de llaunes i lampisteria, primer al carrer de Sant Gregori i, posteriorment a la plaça de les Cols. Després s´instal·là al carrer Col·legi, d´on hagué de marxar per culpa de les desagradable emanacions que produïa el seu procés productiu. Després tallers Tomàs per canonades

El juliol de 1878 Manuel Tomàs demanava permís a l´Ajuntament vilanoví per poder construir un sistema de distribució d´aigua amb materials de la seva pròpia fabricació. Poc després de rebre el permís, el 8 d´abril de 1879 Manuel Tomàs convidava a la corporació municipal a la inauguració oficial de les obres que es faria el proper 14 d´abril a la plaça de la Constitució. Malgrat els entrebancs, no tant diferents dels que va patir la primera empresa dinou anys abans, el 1880 s'aconseguia portar aigua potable del terme de Santa Oliva a Vilanova i la Geltrú, Cubelles, Sitges, Cunit i Calafell.

La nova canalització fou inaugurada el 12 de gener de 1880, beneint-se les noves aigües a la plaça de la Constitució

L´extensió total de l'aqüeducte era de 29.034, 23 m des del pou del Mas perdut de Santa Oliva a 22 m de la riera de Santa Oliva fins a Vilanova i la Geltrú.

Un problema afegit a la recurrent irregularitat del cabal era el deteriorament de les instal·lacions de distribució.

La rivalitat entre les dues companyies, popularment conegudes per l' Aigua Vella i l´Aigua Nova, beneficià als usuaris consumidors que reberen ofertes de instal·lació i subministrament en condicions molt avantatjoses. En sentit contrari, les societats de subministrament no tingueren en compte les necessitats d´amortització de les instal·lacions per qüestió de manteniment o ampliació de la xarxa.

Segons Josep Carbonell i Rovira en article al Villanueva y Geltrú de 25 de febrer de 1967, cap a l´any 1908 s´hagueren de canviar les canonades del sifó d´entrada a la població, comprovant-se que el diàmetre interior original de vint-i-cinc centímetres s'havien convertit en cinc com a conseqüència de l´acumulació de calç, fet que també afectava a la qualitat del líquid. La mateixa font indica que els tubs foren netejats de la calcària i galvanitzats als tallers del propi Tomàs.

Es de constatar que fins l´any 1912 cap de les dues companyies subministradores apareixien al registre de la matrícula industrial de la ciutat, probablement en compensació pel servei d'aigua al Consistori o a la comunitat.
A començaments de segle la companyia Acueducto Príncipe Alfonso, "l´Aigua vella", tenia la seu social al carrer de Sant Gervasi. El 1912 ja apareix amb la denominació de Herederos de Soler y C. i, posteriorment, com a Sucesores de Soler y C., primer al carrer Pàdua i després a la rambla Principal. El març de 1928 es convertiria en Gran Acueducto, S.A.
Per la seva part, el juliol de 1919 es constituïa la companyia de l´Acueducto Villanovés, "l´Aigua nova", que estaria al carrer Llibertat fins 1936.
el 1912 passaria a la raó social de Ricard Forgas fins el 1919.Després es convertí en Acueducto Villanovés, S.A. Finalment, a la dècada dels cinquanta es produí la fusió d´ambdues companyies amb el resultat d´una única empresa de distribució sota la raó social de Gran Acueducto, S.A.
Els anys cinquanta i seixanta tindrien el problema de l´aigua com a denominador comú. L´aigua seria un dels principals maldecaps dels dirigents locals i sobretot de la soferta ciutadania. En un estadi més quotidià, el no tenir aigua era punt prioritari dins l´escala domèstica. L´aigua , fou en definitiva un factor important d´erosió de la credibilitat del gestors locals del *Movimiento*. Quan els seus representants a nivell local es feren càrrec del problema ho feren tard i malament.
Arribada la temporada estiuenca, per poder mantenir el subministrament d´aigua al sector marítim i en conseqüència a la migrada colònia turística de la vila, es reduïa la disponibilitat de volum per la resta de la població.
Aquest fet, les tarifes i d´altres circumstàncies minaren la paciència de la gent i de moltes mestresses de casa tipes de fer cues a les fonts públiques amb galledes, cossis i garrafes. Tot plegat s´ajuntava al creixement indiscriminat de barris perifèrics, mal planificats i sense els serveis essencials.
L´any 1965 tingué lloc una insòlita protesta. Fou, tal vegada, una de les primeres accions de denúncia popular en plena dictadura. S´ha conegut com "la manifestació de les galledes" i fou protagonitzada per un bon nombre de mestresses de casa que, galledes en mà i fartes de patir el mal servei de la Companyia de l'aigua, es concentraren a la rambla i a la plaça de la Vila malgrat el desplegament de la Guàrdia Civil. El problema també el recollien les conclusions del I Consejo Económico Sindical Comarcal de 1967. S´hi deia: "el principal problema que tiene planteado Villanueva y su comarca es la del suministro insuficiente de agua, problema que condiciona todo su desarrollo social y económico [...] El servicio del suministro público de agua es de una gravedad tal, por su deficiente funcionamiento que debe anteponerse su examen a cualquier otro del resto de los problemas que presenta la ciudad de Villanueva".

La societat Gran Acueducto, S.A. comptava aleshores amb tres recursos principals: la mina de Santa Oliva en condicions tècniques molt precàries, la mina Tulita de l´Arboç (480 m^3/día) sobre la que es valoraven pèrdues per filtració de fins un 30 % i diferents pous de Vilanova i la Geltrú.

L'escàs volum global, les pèrdues de la xarxa i el desviament de recursos cap a zones costaneres, eren motiu de titulars a la premsa, discussions apassionades, crítiques públiques ferotges, denúncies i querelles. Però a Vilanova i la Geltrú, l'aigua continuava escassa en quantitat i dolenta en qualitat.

Finament, en sessió plenària de 7 de juny de 1967 el govern municipal de Vilanova i la Geltrú prenia la tan anunciada i esperada decisió. Davant la pèrdua de confiança en la Companyia distribuïdora de l´aigua es prenia l´acord de municipalitzar el servei.

L´acord era transcrit al setmanari local del 17 de juny de 1967: "Se acuerda, inicialmente, la municipalización, con monopolio, del servicio de suministro y abastecimiento de agua a la población, actualmente prestado por la Compañia mercantil Gran Acueducto S.A.; que se prosiga la tramitación del expediente a tenor de las disposiciones legales vigentes, designando la Comisión Especial encargada de redactar la Memoria, sobre los aspectos social, jurídico, técnico y financiero propios de la municipalización del servicio de referència".

L´anomenada municipalització amb monopoli comprenia l´expropiació de les instal·lacions propietat de l´empresa subministradora.

Segons els responsables de Gran Acueducto, S.A. , en carta al *Villanueva y Geltrú* de 8 de juliol de 1967, la proposta de revisió d´unes tarifes que haurien permès la millora de la xarxa distribuïdora sempre era rebutjada amb l´etern argument de: "primer un perfecte servei, després tarifes".

El servei d´aigües es municipalitzà de forma definitiva a partir del 1 de juliol de 1968, el mateix dia en que s´inaugurava l´arribada d´aigua del nou pou de Les Masuques. Es creava així el Servicio Municipal de Abastecimiento de Aguas.

L´adquisició municipal comprenia els 14 km. de les mines de l´Arboç, la mina Tulita, un dipòsit de 12.000 m^3 dins una finca de 9.580 m^2, al marge de la xarxa de distribució, instal·acions annexes i altres finques. També era propietari, a més, del pou de la Nostra Senyora de la Llum a les Masuques. El preu total de l´adquisició inicial més altres instal·lacions comprades posteriorment pujava a un total de 7.780.000 pessetes.

Malgrat tot, la distribució d´aigua era precària , la sequera persistia i la ciutat continuava expandint-se. L´any 1970 es feien diferents treballs de prospecció d´aigua en uns terrenys del terme de Canyelles propietat dels germans Collado.

El 8 de juliol de 1970 va aparèixer un important brollador a la finca "El Arrabal" on s´havia perforat un pou de 157 metres de fondària. Es va localitzar un curs d´aigua

que aportava uns 168 litres per segon, equivalents a un volum ,segons l´època, d´entre quinze i vint milions de litres diaris, segons dades aportades pel setmanari *Villanueva y Geltrú* de l´estiu de 1972. Inicialment, els càlculs havien estat més conservadors i el juliol de 1970, també segons dades del diari local, el cabal calculat era de poc més de 40 litres per segon, equivalents a un volum de prop de quatre milions de litres diaris.

Aquell primer pou, posteriorment batejat com Collado I es va equipar amb una bomba de 475 CV de potència. El cabal recollit fou complementat amb la perforació d´un pou bessó, el Collado II, equipat aquest amb dues bombes de cadena de 240 i 60 CV respectivament.

L´11 de novembre de 1970 es signava a l´Ajuntament de Vilanova i la Geltrú el contracte de compra-venda d´aigua entre la ciutat i Joaquim Collado i González. Per part de l´Ajuntament assistiren l´alcalde Miquel Benavent i Josep Maria Soler Esteva, gerent de la Societat Municipal d´Aigües. L´aforament oficial d´aquell primer pou era de 112 litres per segon, equivalents a uns 11.000 m^3 diaris. Quantitat força apreciable si es té en compte que la ciutat consumia en aquell temps de l´ordre de 6.000 m^3 diaris. Tal com aportava el *Villanueva y Geltrú* en la seva edició del 21 de novembre, la dotació inicial contractada era de 5.000 m^3 diaris , que s´anirien incrementant fins els 10.000 m^3. La duració del contracte s´establia en vint anys.

El cost del projecte de l´aigua de Canyelles es valorava en uns 30,2 milions, segons el diari local de 15 de maig de 1971. L´obra es finançaria en partides dins del pressupost ordinari en els cinc anys posteriors. El 22 de juny de 1971 l'Ajuntament aprovava el projecte d´abastament.

El mes de juny de 1977 l´alcalde Josep Piqué inaugurava la planta potabilitzadora dels pous Collado. La nova planta va suposar un cost de 12 milions de pessetes i s´instal·là a tocar de la carretera de Vilafranca del Penedès, prop de la nova fàbrica Marquès. També en aquella època es va fer una renovació profunda de les canonades de la xarxa de distribució.

De la xarxa de dipòsits en destacaven els tres principals. El Dipòsit 1 a La Collada-Sis Camins, construït l´any 1904; el de la Masia d´en Seró o Dipòsit 2, construït l´any 1915; i el 1972, amb motiu de l´aigua de Canyelles, es construí un tercer dipòsit o Dipòsit 3 al límit nord del polígon industrial Marquès, darrera l´actual empresa VENCA. [518]

Cap a finals de segle XX caldria cercar noves fonts d´abastament, renovar la xarxa de distribució i repensar sistemes de subministrament amb la quantitat i la qualitat adequada. Començava una nova història.

La Mancomunitat Intermunicipal del Penedès i el Garraf és un organisme que

[518] Tubau (2002b), p.114

s´havia constituït el 4 de juliol de 1981 amb el propòsit, entre altres, d´aconseguir una millora dels abastaments. Inicialment estava integrada pels municipis de Vilanova i la Geltrú, Sant Sadurní d´Anoia, Sitges i Vilafranca del Penedès. El 1987 la Mancomunitat ja aplegava un total de 25 municipis.

El 1986 es posava a caminar el projecte que havia de culminar amb la portada d´aigües del riu Llobregat. Una resolució de 17 de gener d´aquell any de la Direcció General d´Obres Hidràuliques permetia la concessió d´aigües públiques superficials del riu Llobregat amb origen al terme municipal d´Abrera, a la Corporació Metropolitana de Barcelona amb reserva pels abastaments dels Ajuntaments de de Sant Sadurní d´Anoia, Sitges, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú.

La materialització del projecte tenia els antecedents immediats en el conveni de cooperació signat el 12 d´abril de 1996 entre la Junta d´Aigües de Catalunya, la Mancomunitat Intermunicipal Penedès-Garraf i les empreses Aigües Ter-Llobregat (ATLL) i Gestió d'Infraestructures (GISA).

El nou abastament incorporaria a la xarxa de distribució existent un cabal mitjà de 574 litres per segon que s´afegirien als recursos existents, quantitat de reserva que ja recollia la normativa de l´any 1990. Vilanova i la Geltrú sol·licità un cabal de prop de 5,5 milions de metres cúbics anuals.

La planta d´Abrera disposava d´una línia de tractament integrada per decantació física-química, filtració sobre arena i carbó actiu i amb moderns equips de seguiment de la qualitat.

El projecte definitiu d´abastament des del Baix Llobregat preveia dues fases d´actuació diferenciades amb un cost total d´uns 9.500 milions de pessetes. La primera, o xarxa bàsica, era fer arribar l´aigua per bombament des de la planta potabilitzadora d´Abrera fins un dipòsit general de capçalera en terme de Masquefa a la comarca de l´Anoia. El cost d´aquesta primera fase fou d´uns 2.500 milions de pessetes i finançada al 50% per Aigües Ter-Llobregat i la Junta d´Aigües.

La segona fase o xarxa secundària, portaria a través de l´arteria principal l´aigua del dipòsit de Masquefa fins el Garraf amb dos dipòsits generals de regulació, a Olèrdola i Sant Pere de Ribes respectivament, i les diferents derivacions a cadascun dels municipis participants. El cost d´aquesta fase fou d´uns 7.000 milions de pessetes i finançada al 50% per la Mancomunitat de Municipis Penedès-Garraf i la Junta d´Aigües. [519]

El dijous 10 de desembre de 1998 s'inaugurava la xarxa d´abastament al Garraf-Alt Penedès amb aigua del riu Llobregat. Una infraestructura que donaria servei a prop de 150.000 persones de dinou municipis.

Paral·lelament, també es va posar en funcionament un complex sistema de

[519] Tubau (2002b), p,120

telecontrol parcial de la xarxa que controlava la capacitat dels dipòsits, el funcionament de les cambres reguladores de pressió i alhora es disposava d´una base de dades de consum i verificació d´altres paràmetres de la xarxa, gairebé a temps real i des de les oficines del Servei Municipal.

24.2 El gas

De la importància del gas en parlava Jordi Nadal: "El consum de gas que aumenta la productivitat de les fàbriques i fa la vida més segura i agradable, és un bon indicador dels nivells de renda de les societats decimonòniques". [520]

En els darrers anys de segle XIX el gas i l'electricitat entraren en una mena de competició per situar-se com a primera opció en les xarxes públiques i privades de il·luminació. Poc a poc, l'avantatge inicial del gas aniria cedint davant el desenvolupament dels sistemes de generació i distribució de l'electricitat.

De quina era la situació el 1888 en donava notícia la *Reseña Geográfica y Estadística de España* publicada a Madrid per la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico. Al capítol dedicat a les "Sociedades dedicadas a suministrar alumbrado por gas y por electricidad en fin de 1884" hi apareixen un total de quinze empreses fundades entre 1854 i 1884, de les quals onze de gas, tres d'electricitat i una de mixta. Les d'aquests dos darrers grups eren: Sociedad Española de Electridad de Barcelona, Sociedad General de Alumbrado de España y Portugal de Barcelona (mixta), Matritense de Electricidad de Madrid i Valenciana de Electricidad.

De les dotze primeres de gas, sis eren de Catalunya: La Propagadora del gas de Barcelona (1854), Sociedad General de Alumbrado de España y Portugal de Barcelona, mixta (1881), Mutua española para el alumbrado, calefacción y fuerza motriz de Barcelona (1883), Tarraconense para el alumbrado por gas (1859), Gas reusense (1871) i Unión Industrial de Vilanova i la Geltrú (1884).

La primera il·luminació a gas s'instal·là a la Llotja de Mar de Barcelona el 1826. La primera fàbrica de gas de l'Estat fou la que va muntar a la Barceloneta el tècnic francès Charles Lebon. El 1842 s'iluminaven alguns carrers i el 1843 es creava la Sociedad Catalana para el Alumbrado por Gas. [521]

Les primeres aplicacions industrials –com passaria amb l'electricitat– tingueren lloc en indústriues tèxtils. La il·luminació permetia allargar l'horari de treball i la producció. [522]

De fet, indústries de grans dimensions com La España Industrial, Batlló o el Vapor

[520] Nadal-Maluquer (1985), p.59
[521] Barba-Alayo (2011), p.55
[522] Ib., p.54

vell de Güell ja disposaven d'instal·lacions de gas pròpies "muchas de ellas desde 1844, empezándose a incoporar a la red general hacia 1860". [523]

Cap el 1861 hi havia fàbriques de gas d'hulla a Barcelona, Reus, Tarragona, Mataró, Manresa, Sabadell, Igualada, Figueres i Terrassa. [524]

El procediment de destil·lació de gas d'hulla s'utilitzava en ciutats mitjanes o grans, tenint en compte l'impacte del transport del carbó. Hi havia altres sistemes alternatius com l'obtenció de gas a partir del greix obtingut en el rentat de la llana (Figueres, Vic o Manlleu), per destil·lació d'olis minerals (Blanes o Palafrugell) o per barreja de gasos o gas Arbós (Badalona i Vilafranca del Penedès). [525]

El procediment industrial més emprat fou impulsat per Philippe Lebon a primers del segle XIX. El gas –gas d'hulla– s'obtenia per destil·lació seca del carbó de hulla. El gas combustible destinat a l'enllumenat públic era constituït per hidrogen, òxid de carboni, metà i altres. Com a subproductes s'obtenia quitrà i coc. El procés es duia a terme en uns dipòsits o recipients tubulars horitzontals d'argila refractària que rebien el nom de retortes. Amb una mena de gran cullera penjada d'un útil, i mitjançant dues persones, s'hi carregava el carbó de hulla i s'escalfava amb diversos forns sense permetre l'entrada d'aire. Es considerava una relació d'un forn cada sis retortes o tubs. La temperatura del procés s'enfilava fins els 1000 ºC i sis hores després s'aturava la combustió. Era, per tant, destil·lació per calor, en sec i sense combustió de la hulla. Al cap d'unes tres hores el carbó produïa gas. Era un hidrocarbur per l'enllumenat, amb molts subproductes derivats.

Els materials volàtils resultants es conduïen a un recipient on es dipositava el vapor d'aigua i de quitrà després d'una primera condensació amb un tancament hidràulic, fruit del refredament dels tubs de conducció. Els gasos eren aspirats amb extractors i passaven als condensadors o torres de refrigeració i després als purificadors –per sistema de rentat o químic– on es filtrava amb terra alliberant quitrà o vapor enquitranat, naftalina o coc, com a subproductes. Progressivament, s'anava depurant el fluid tot refredant els gasos i fent-los passar per columnes de coc –restes de la combustió inicial– que feien de coladors. El mateix carbó es reutilitzava i es mullava per fer carbó de coc destinat a l'alimentació d'estufes.

D'aquesta manera s'anaven evacuant els components d'aigua, quitrà i amoníac. Finalment, el gas es depurava i filtrava altre cop passant per purificadors amb substàncies que capturaven les impureses. El gas resultant era conduït i emmagatzemat en dipòsits circulars anomenats gasòmetres on el gas estava en suspensió dins l'aigua. Els gasòmetres, dotats de diferents sistemes de regulació, tenien habitualment un volum d'entre 300 i 500 m^3.

[523] Arroyo (1996), p.101
[524] Sudrià (2000), p. 222
[525] Barba-Alayo (2011), p.86

Les primeres retortes eren cilíndriques de ferro, de 1,80 metres de llargada i 30 centímetres d'amplada. Només duraven entre 8 i 10 mesos, abans els ferro no es deteriorés. El 1820 John Grafton patentaria retortes de terra refractaria més econòmiques i de més durada (2-3 anys). Poc a poc s'imposaria el model d'un forn de tres, cinc, set o nou retortes de ceràmica de 2,10 a 2,70 metres de llargada. Més endavant vindria el sistema de retortes verticals, i en el període d'entreguerres i fins la década dels seixanta funcionarien els forns de destil·lació contínua. [526]

Vilanova i la Geltrú fou una de les primeres ciutats catalanes en disposar de mecanismes propis de fabricació de gas. Vilanova i la Geltrú fou la tercera ciutat catalana en disposar d'una fàbrica de gas. Aquella iniciativa pionera fou impulsada per l'industrial cotoner Josep Ferrer i Vidal qui muntà una instal·lació productora i un gasòmetre a la fàbrica de Mar. Això passava el 1854 i el gas era destinat a la il·luminació de la planta tèxtil. Un any després, els excedents de la instal·lació permetien il·luminar amb gas els primers carrers de la ciutat.

Com veurem en un altre moment, aquest paper pioner en la incorporació del gas provocaria un retard en l'adopció de l'electricitat com a fluid energètic. La ciutat no disposaria de central elèctrica fins l'any 1907 quan, paradoxalment, cinc anys abans ja funcionava una fàbrica de cables elèctrics.

Josep Ferrer i Vidal va aixecar la fàbrica tèxtil José Ferrer y Cía el 1848. Situada en ple barri mariner de Vilanova, aviat l'establiment fou conegut popularment com la fàbrica de Mar. Atent als avenços tècnics que es desenvolupaven arreu, el 1854 muntà una instal·lació productora de gas per poder il·luminar l'interior de la fàbrica en condicions òptimes. Una oportunitat que no passà per alt a les autoritats locals. Ni tampoc al Rei Carnestoltes: "Veurem si hieurà més esmero / Ara per fanals de llum / sols tenim fanals de fum / Que als deu nom de reverbero".

D'acord a la crònica de Josep Coroleu, el maig de 1854, essent alcalde Miquel Pi, s'iniciaren les gestions per poder disposar d'un enllumenat públic a gas que substituís el sistema tradicional a base d'oli. En aquest sentit es constituí una comissió per estudiar el plec de condicions i contractes formada pels regidors Josep Rosell, Antoni nin, Joan Benach i el tinent d'alcalde Josep Solà que determinaren d'establir un conveni amb Ferrer Vidal.[527]

Era evident, doncs, que l'excedent de la capacitat productiva de gas de la fàbrica de Mar seria destinada a l'enllumenat d'alguns carrers en virtut d'un acord municipal del 26 de juny. [528]

Segons Coroleu, el govern civil aprovà el plec de condicions el 15 de juliol. El diari local, però, indicava que les obres ja havien començat. El *Diario de Villanueva y Geltrú*

[526] Ib., p.56
[527] Coroleu (1878), p.342
[528] Freixa (1959), p.37

en la seva edició de 7 de juny de 1854 parlava de canalitzacions enllestides al carrer Caputxins i en fase inicial al carrer Sant Gregori "en cuya operación se trabaja con mucha actividad". El dia 16 la notícia era: "Anteayer en la fábrica de D. J. Ferrer se hizo la prueba del gas que debe il·luminar Villanueva. Un crecido número de personas respetables de la población; y entre ellos algunos inteligentes en la materia, presenciaron este ensayo, que dió un resultado completamente satisfactorio".

El mateix 5 d'agost de 1854 la "Sociedad de José Ferrer y Cía. Sección de alumbrado por gas en la villa de Villanueva", amb seu administrativa al carrer Sant Gregori 39, publicava al *Diario de Villanueva* la tarifa de preus.

Hi constava: "Mecheros Manchester. Diverses modalitats. tres tarifes. Del anochecer a les 9, 10 i 11 hores". S'establia en un any la durada mínima de l'abonament. També s'hi concretava que "el precio de gas por medida, o sea por medio de contador será de 75 mrs. vn. per m^3".

Tot indica, doncs, que en el moment de formalitzar-se el contracte entre Ferrer Vidal i l'Ajuntament el 4 d'agost, una part important de la xarxa de distribució ja era a punt. El dietari de Ventosa recull que el mateix 4 d'agost s'il·luminava amb llum de gas la plaça de la Verdura. I afegia: "fueron los primeros faroles que se encendieron". I així ho expressava el *Diario de Villanueva* en la seva edició de de 8 d'agost: "En éstas últimas noches ha reunido en la Plaza de la Verdura gran número de curiosos la resplandeciente luz que despedían los seis faroles que se han colocado en ella. La plaza por su medio se halla completamente iluminada y presenta un hermosísimo golpe de vista".

Amb tot, la part més important de la xarxa encara trigaria en arribar. Així ho descriu el primer historiador Josep A. Garí: "el 5 de enero de 1855 aparecieron por primera vez iluminadas por gas las calles de S. Gregorio, rambla, S. Gervasio, Sta. Madrona, San Antoni de Padua y desde la marina, vía recta, hasta la plaza Mayor; y al 1º de febrero del 1856 varias otras calles". [529] Un extrem confirmat per Coroleu: "en 5 de enero de 1855 quedó la población iluminada por medio del gas, siendo al tercera población de Cataluña alumbrada por dicho fluido".

La novetat tindria l'èxit esperat, lluny de les angúnies i molèsties provocades per l'oli, fet que contribuiria a un accelerat increment de la demanda, especialment entre les classes benestants. Així ho presentava el *Diario* el 13 de gener de 1855: "El gas empieza por invadir las habitaciones de muchos vecinos pudientes, y creemos que muy en breve su uso correrá parejas con el aceite. ¿Cuando, cuando podremos decir lo mismo de las aguas potables?".

Cal notar el retret del cronista en relació a l'abastament d'aigua potable a la ciutat. Vilanova i la Geltrú disposava d'una xarxa pública d'enllumenat a gas, però la ciutat

[529] Garí (1860), p.69

encara no disposava d'aigua potable. Com hem vist, l'aigua no seria una realitat fins 1861, i l'electricitat encara hauria d'esperar l'arribada del nou segle.

L'increment de la demanda es posaria aviat de manifest i el 25 d'agost de 1859 el diari local informava que "se está construyendo ya el nuevo gasómetro que de unirse a los dos que hay actualmente para el abasto del alumbrado por gas en esta villa".

El 1860 bona part dels principals carrers ja disposaven d'enllumenat per gas. L'abril d'aquell any s'il·luminaven alguns carrers de la Geltrú.

També per aquella època s'afronta una altra ampliació i millora de la fàbrica de gas. El *Diario* en la seva edició de 13 de setembre anotava que s'introduïen "las reformas que la experiencia y los adelantos de la ciencia han conseguido introducir desde que dicha fabrica fue planteada".

Les dades de la matrícula industrial ens apunten que no és fins 1871 que apareix el primer registre de la fàbrica de gas de Ferrer y Cía amb 400 m^3 de producció diària. Havien passat disset anys de la posada en funcionament de la planta productora de gas a la fàbrica de Mar.

El 1872 no s'anoten dades de producció, el 1873 s'indica "menys de 1.000 m^3" i a partir d'aquell any predominarà la producció declarada de 1000 m3. El 1885 es consignen novament 400 m^3 diaris sota la raó de José Ferrer Vidal. El 1887 –amb 400 m^3– és el darrer any en que la fàbrica de Mar apareix com a productora de gas al cens de la matrícula industrial.

Però retornem al fil històric. El 1884 s'aixecava la segona fàbrica de gas d'enllumenat de Vilanova i la Geltrú, la Unión Industrial. L'establiment aprofitava les velles instal·lacions de la fàbrica de vidre Brunet y Cía, aixecada el 1859 entre el carrer Forn del Vidre i la via del ferrocarril. La fàbrica de gas va ser impulsada per Josep Francesc Ricart Marrugat (Barcelona,1856 - Vilanova i la Geltrú,1913) –pare del pintor i gravador E.C. Ricart– i pel seu amic Florenci Sala Bordas (Vilanova i la Geltrú, 1845-1900), aquest darrer tècnic expert en gasificació, en companyia d'altres col·laboradors.

Francesc Ricart –conegut popularment com el Sr. Ricart del gas–, fou membre de la junta d'obres del pantà de Foix, membre del consell d'administració del Banc de Vilanova, i el 1899 vicepresident de l'Associació Catalanista de Vilanova. [530]

Florenci Sala havia anat a l'illa de Cuba, i al seu retorn fundaria la fàbrica de gas. Fou regidor i director de la Societat de Salvament de Nàufrags. [531]

El 2 de juliol de 1884 es constituïa l'empresa La Unión Industrial, de gas per enllumenat públic, presidida per Antoni Serra i Miró, amb J. Francesc Ricart amb funcions de secretari, i Florenci Sala d'administrador i gerent. El capital nominal era de 150.000 ptes. format per 300 accions de 500 ptes. de valor nominal, d'acord

[530] Puig Rovira (2003)
[531] Ib.

a la Reseña Geográfica y Estadística de 1888, esmentada anteriorment.
De la constitució de l'empresa se'n feia ressò el dietari de Josep Carbonell Rovirosa el 24 de juny de 1884 amb aquest afegit: "y promete a los consumidores rebajarle a treinta céntimos por metro". S'encetava una guerra de preus entre les dues empreses productores que beneficiaria els consumidors. La mateixa font indicava el setembre del mateix any: "la antigua sociedad Ferrer y Cía ha rebajado el precio de cincuenta céntimos a veinticinco céntimos metro". S'imposaven les regles d'un mercat en competència.
La nova empresa productora i subministradora inicià el servei a partir del 1 de gener de 1885. Els mesos precedents serviren per rebre i muntar els components de la instal·lació. Així ho anunciava el *Diario* del 15 d'agost de 1884: "con el vapor Tudorer han sido transportados a nuestra rada parte de las calderas y aparatos necesarios para la fabrica de gas que con toda actividad establece la sociedad La Unión Industrial", o bé el dietari de Carbonell del 30 de setembre que registrava l'arribada de dos vapors d'Anglaterra amb material i maquinaria per la nova fàbrica de gas. Bona part de l'equipament era de tecnologia anglesa, igual que l'enginyer que dirigiria la instal·lació.
Frances X. Barba i Joan Carles Alayo indicaven –no es precisa l'any– que la fàbrica de gas de Vilanova i la Geltrú funcionava amb un forn de cinc retortes amb forn de foc directe i quatre forns Yvern amb 36 retortes. El forn Yvern era un forn recuperador amb retortes horitzontals a efectes d'estalvi energètic. [532]
Tot i la competència de preus entre ambdues empreses, el *Diario de Villanueva y Geltrú* de 4 de gener de 1891 informava que l'Ajuntament estudiaria la construcció d'un gasòmetre per l'enllumenat públic per quan acabés la contrata amb La Unión Industrial i estalviar diners a l'Ajuntament i als contribuents. Encara faltaven tres anys per finalitzar el contracte i aquell projecte era defensat pel regidor Joan Torrents Marquès en temps de l'alcalde Josep Maria Soler Alegret.
El 1886 es fusionaren les dues empreses de gas locals i les xarxes de distribució, la de Ferrer Vidal i la Unión Industrial, situació que provocaria la desaparició dels gasòmetres de la fàbrica de Mar.
El periòdic *El Mensajero* recollia el 1887 alguna queixa ciutadana: "Senyó Alcalde l´hi demano / Que a les foscas no aném més / Y á la sortida del teatro / Tinguin algun llum encés".
El 1889 Sala i Ricart adquirien la fàbrica de gas de Castelló de la Plana per proveir de gas per enllumenat a la ciutat. [533] Posteriorment, el 1896 Sala i Ricart y Cía adquirien a Vila-real, al País Valencià, una antic molí i petita fàbrica de paper que havia estat convertida en central hidroelèctrica –la fàbrica de La Llum de Tol– per

[532] Barba-Alayo (2011), p.90
[533] Virella (1992), p.71

proveir de llum elèctrica les poblacions de Castelló, Vila-real i Almasora. El servei seria cobert fins 1914, i reprès quatre anys més tard per la raó Unión Industrial. [534]
Els avenços que es vivien amb la producció i distribució del gas a Vilanova i la Geltrú, contrasten amb el retard en l'incorporació de l'electricitat, que feia temps que evolucionava en altres localitats del país. La primera central local productora d'electricitat no seria una realitat fins el 1906.
A l'agost d'aquell mateix any l'Ajuntament i la companyia subministradora de gas entraven en conflicte, segons posava de manifest la publicació *Fomento del Trabajo* en la seva edició d'aquell mes: "A causa del conflicto surgido entre el Ayuntamiento y la Compañia del Gas por la tan manoseada cuestión del alumbrado público, esta villa se ha quedado a oscuras por espacio de algunos días, colocándola a la misma categoria que la más insignificante población rural".
El 1895 la companyia de gas modificava la raó social i es convertia en Sala, Ricart y Cía, i el 1900 –amb la mort de Sala– es fixaria en Ricart y Cía fins el 1913. El gener de 1914 es constituïa Unión Industrial, S.A., recuperant l'antiga denominació de 1884. La raó es mantindria fins el 1964.
El 1910, aprofitant els residus de la fabricació de gas, produirien sulfat d'amoni, utilitzat en agricultura com a fertilitzant, insecticida, herbicida o fungicida.
L'anotació del dietari Carbonell de 11 de novembre de 1898 indicava que s'havia acabat la vaga del gas, rebaixant la companyia tot el que havia augmentat prèviament i quedant la tarifa a 25 cèntims.
A inicis del segle XX els motors de gas pobre comencen a substituir les màquines de vapor. El historiador Jordi Nadal ho exemplificava amb el cas de Pirelli: "El 1908, un observador francès escriu que *el motor de gas pobre substitueix avui la màquina de vapor ordinaria a moltes empreses catalanes, i no de les més petites,* com per exemple afegeixo pel meu compte, el de 400 CV que mou la fàbrica Pirelli, de cables elèctrics , a Vilanova i la Geltrú". [535]
Els registres de la contribució industrial de 1915 anotaven que el negoci de teixits de punt del vilanoví Joan Segalés Pla disposava d'un teler a gas.
El març de 1917 l'Ajuntament licitava la contractació de l'enllumenat públic que permetia l'opció de gas o electricitat. El concurs quedaria desert. En paral·lel, la concessionària del gas tenia dificultats per importar carbó, fet que derivaria en un servei deficient. S'aplicaren restriccions per part del govern civil i s'aconsellava l'ús d'electricitat, tot i que l'Ajuntament no arribaria a cap acord amb la companyia Riegos y Fuerzas del Ebro, S.A. fins el setembre. L'electricitat substituiria el gas en algunes dependències municipals com la Casa de la Vila o el Laboratori Municipal.
El 1920 es mantenien els problemes de proveïment de carbó a la fàbrica de gas i

[534] https://vilapedia.wikis.cc/wiki/La_%22llum_de_Tol%22
[535] Nadal (1991), p.185)

les alternatives resultaven molt cares. A l'octubre s'imposaren restriccions a l'enllumenat i s'incautà part del carbó del magatzem de l'estació destinat a les locomotores.

Arrel de les inundacions pels aiguats del 13 de setembre de 1923, la fàbrica de gas del carrer Forn del Vidre quedaria paralitzada uns mesos. Durant aquell període l'Ajuntament contractà els serveis de l'empresa Barcelona Traction Light and Power, La Canadenca.

El febrer de 1938 –en plena guerra– la fàbrica de gas va ser bombardejada, resultant molt afectats dos gasòmetres i altres instal·lacions annexes. La seva situació al costat de l'estació i equipaments ferroviaris la feien especialment vulnerable als atacs aeris. Durant bona part de la guerra, però, es mantingueren els serveis habituals. [536]

El negoci de la producció i subministrament de gas a Vilanova i la Geltrú es transformaria radicalment a partir de 1963.

L'activitat de la generació de gas a partir de la destil·lació seca d'hulla havia entrat en situació de crisi. El balanç econòmic de 1962 havia estat molt desfavorable i calia cercar alternatives en forma d'innovacions tècniques.

Tot això es posava de manifest a la Junta General Ordinària de la Unión Industrial el 26 d'abril de 1963, tal com posava de manifest el setmanari *Villanueva y Geltrú* del 11 de maig. El consell d'administració de la companyia era presidit per José Maria Ferrer Pi, germà de l'alcalde de la ciutat.

Els dirigents de l'empresa acordaren de posar-se en contacte amb la companyia Catalana de Gas y Electricidad, establerta a Barcelona, i que havia mostrat interès en el subministrament de l'àrea. Així, el 1964 la Unión Industrial fou adquirida per aquella empresa i el 1 de gener de 1965 la planta vilanovina iniciava la producció de gas sota la nova titularitat.

El 6 d'abril de 1967 Catalana de Gas y Electricidad inaugurava una nova fàbrica a Vilanova i la Geltrú. Les instal·lacions foren construïdes per una empresa italiana de Milà i, d'acord a les informacions del *Villanueva y Geltrú* de 15 d'abril, fou "la primera en España que producirá gas no tóxico". La mateixa font indicava que es tractava de gas de 4.200 calories.

L'antiga fàbrica de gas del carrer Forn del Vidre fou enderrocada el 1973, vuitanta-nou anys després de la seva construcció. Amb ella desaparegué també la vella xemeneia de planta quadrada, amb un escut de la ciutat en un dels seus laterals, visible des de l'estació de ferrocarrils.

Un repàs als registres de la contribució industrial posa de manifest que el primer apunt de la segona empresa de gas de Vilanova correspon a l'any 1896, quan Sala,

[536] La resposta als qüestionaris de l'Assessoria d'Administració Local de la Generalitat de Catalunya de 9 de juny de 1932, ens dóna notícia que la tarifa de gas-llum per a particulars que aplicava la Unión Industrial era de 0,5 ptes/m3. (ACG, Doc.2006)

Ricart y Cía declarava una producció de 1.100 m³ diaris. El 1899 s'anotaven 1.100 i 225 m³ diaris. De 1901 a 1903 Sala, Ricart y Cía registrava 1.325 m³ diaris. El 1904 i 1905, ja sota la raó de Ricart y Cía declarava 1.925 m³, i el 1906 ho feia amb 1.774 m³. Ricart y Cía desapareix de la contribució industrial el 1907 i no hi tornà fins el 1930 com a Unión Industrial, S.A. Aquell llarg període al marge de la contribució industrial suggereix que l'exempció de tributació podia ser una contrapartida als serveis d'enllumenat públic. [537]

De 1930 a 1933 l'empresa productora de gas declarava 2.000 m³ diaris, 1.970 de públics i 30 de propis. Posteriorment, i fins a 1939, com a "Fàbrica de gas, enllumenat i calefacció", registrava els mateixos 2.000 m³ diaris amb 641 m³ addicionals. La producció per consum propi podia ser de 30 o de 42 m³.

Acabada la guerra, el 1940 Unión Industrial declarava 1.970 m³; 1.700 m³ el 1941; 1.400 m³ el 1942; 1.050 m³ el 1943, i 950 m³ entre 1945 i 1947. Aquestes dades productives a la baixa posen de manifest la precarietat de l'economia de postguerra.

24.3 L'electricitat

Anteriorment, hem insistit en l'evidència del retard de l'electrificació a Vilanova i la Geltrú. L'electricitat va arribar tard perquè el gas va arribar molt d'hora. Certament, pot costar d'entendre el fet que una ciutat que va abraçar la industrialització des del primer moment trigués tant a apostar per una forma d'energia emergent i eficaç que aviat es va popularitzar. El fet de tenir fàbrica de gas actuava de fre a l'adopció de l'electricitat, una situació que es va reproduir en moltes altres ciutats del país. En alguns casos van ser les mateixes empreses productores de gas que, posteriorment, van orientar-se, també, a la generació d'electricitat.

Aquesta transició del gas a l'electricitat era argumentada per Mercedes Arroyo: "El elemento que aceleró el paso de los fabricantes de gas al campo eléctrico fue, a partir de 1891, cuando se dió por solventado el problema del transporte de electricidad, con lo que se había salvado uno delos principales escollos para introducirla en condiciones competitivas". [538]

Una de les paradoxes vilanovines més rellevants és que la ciutat disposava des de 1902 d'una fàbrica de cables elèctrics, abans d'impulsar una central de generació elèctrica el 1906.

Carles Sudrià atribuïa l'impuls de l'electricitat "al desenvolupament del motor

[537] Martí (1997), p.252
[538] Arroyo (1996), p.327

elèctric i la possibilitat de transportar el fluid elèctric a llargues distàncies". [539]

Les primeres experiències en l'ús de l'electricitat a Catalunya vingueren de la mà de les aplicacions de Narcís Xifrà i Tomàs Dalmau a Barcelona durant la dècada dels setanta del segle XIX. El setembre de 1875 es feia una instal·lació fixa d'enllumenat elèctric a La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona.

El 1881 es constituí la Sociedad Española de Electricidad per producció i distribució d'electricitat. L'Exposició Universal de Barcelona de 1888 va servir de plataforma per divulgar els beneficis de l'electricitat.

L'electrificació aviat s'aniria escampant per tota la geografia. Aquests foren alguns dels exemples més significatius: Barcelona (1881), Girona (1886), Manresa (1894), Sabadell (1895), Lleida (1895), Olot (1895), Manlleu (1896), Tarragona (1897), Terrassa (1897), Mataró (1897), Vic (1897), Figueres (1897), Reus (1898), Sant Sadurní d'Anoia (1898) o Vilafranca del Penedès (1900).

Situacions singulars com les dues darreres ciutats, on la primera s'avançà a la capital de comarca perquè aquesta ja disposava de fàbrica de gas.

Situats a Vilanova i la Geltrú, el dietari Carbonell indicava el 22 de novembre de 1880: "Se ha puesto luz eléctrica en la fabrica de los señores Marqués Hermanos, establecimiento que viene trabajando de dia y de noche".

Alayo indicava que des de 1887 la fàbrica Samà, Bresca y Cía tenia enllumenat elèctric gràcies a la instal·lació efectuada per la Sociedad Anglo-Española de Electridad. [540]

Fins aleshores, l'electricitat a Vilanova únicament s'havia utilitzat, no com a servei públic, sinó com una mena de decoració per il·luminar edificis públics amb motiu de celebracions diverses, com fou el cas de la inauguració del ferrocarril amb Barcelona o durant l'Exposició Regional de 1882.

Així, doncs, foren especialment les fàbriques les pioneres en l'ús d'aquella nova tecnologia més segura que el gas. Als casos precedents caldria afegir-hi Soler, Ferrer y Cía ; Puig y Cía o la fàbrica de Mar de Ferrer Vidal. [541]

Les unes eren instal·lacions permanents i altres eren provisionals mitjançant llànties d'arc. Consta que abans d'acabar el segle es feren assaigs d'enllumenat per incandescència a la plaça de la Vila.

Alayo anotava que l'any 1896 s'havia tractat la possibilitat de posar enllumenat

---

[539] Sudrià (2000), p.224

[540] Alayo (2007), p.660

[541] El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 5 de març de 1887 es feia ressò de la prova que el vilanoví Josep Milà i Samà havia fet amb una instal·lació de llum elèctrica a la fàbrica de Soler, Ferrer y Cía.

De manera semblant en donava notícia el 14 de desembre de 1889: "En la antigua fabrica de hilados y tejidos de los Sres. Puig y Cía se ha instalado la iluminación eléctrica en sustitución de la de gas".

I a l'edició de 23 de juliol de 1892 hi trobem: "en la grandiosa fabrica de hilados y tejidos del Excmo Sr. D. José Ferrer Vidal se ha instalado recientemente la luz eléctrica bajo la entendida dirección del distinguido ingeniero D. Juan Ferrer Soler"

elèctric a la ciutat amb unes condicions acordades amb l'empresa del gas, una iniciativa que no va prosperar.

Al tombant de segle el *Diario de Villanueva y Geltrú* sovinteja les notícies al voltant de l'actualitat de l'energia elèctrica a la ciutat.

Així, en la seva edició del 6 de novembre de 1895 recollia: "En uno de los departamentos de los bajos de las Casas Consistoriales se está montando la máquina de dos caballos de fuerza, para instalar dentro de breve plazo el alumbrado eléctrico en la Rambla Principaal, en la sección que comprende desde la calle de Colón a la de los Baños y desde la C. San Sebastian en la plaza de los Carros a la Pl. de la Constitución . Parece que el Ayuntamiento federal de ésta villa votó la suma de 2.000 ptas para que pueda ensayarse este sistema de alumbrado público".

Segons Alayo, l'acord de substituir l'enllumenat de gas pel sistema elèctric es va fer entre l'Ajuntament i l'empresa Ricart y Cía, continuadora de Sala, Ricart y Cía. La instal·lació es pretenia fer "amb equipament compost per 4 arcs de 7 Amper, 20 llums de 24 bugies, 112 llums de 16 bugies i 150 llums de 10 bugies". [542]

La iniciativa, però, no va tenir més recorregut. Amb l'entrada del nou segle, la nit del 31 de desembre de 1900 a la façana de l'Escola d'Arts i Oficis de la plaça de la Vila s'il·luminà una inscripció que deia: "¡Gloria al trabajo!. Esperanza en el progreso del siglo XX". El dietari de Jaume Carbonell afegeix que l'invent "no dió el resultado apetecido por causa del impetuoso viento que apagó las luces".

Les anotacions corresponents al 2 de gener eren més optimistas: "Air estaban adornadas y lluminaria en la casa de la vila, Arts y Oficis, casinos y alguna casa particular habiendo inscripción a la entrada de la Iglesia".

Malgrat les anècdotes, moltes eren les veus preocupades perquè Vilanova i la Geltrú no quedés endarrerida en relació a altres ciutats semblants del país. Així ho argumentava el *Diario de Villanueva* el 18 de novembre de 1900: "Cuantos forasteros vienen a visitarnos y permanecen algun tiempo en esta villa se extrañan de que una población de la importancia de la nuestra no tenga una fábrica de electricidad como la que tienen hoy casi todas las localidades de menos vecindario que esta población. Verdaderamente hace falta la electricidad en Villanueva, y hace falta sobre todo para las pequeñas industrias que, necesitando una fuerza de poca potencia, se ven obligados a comprar motores de gas que cuestan mucho dinero relativamente [...]".

Aquest risc es va posar encara més en evidència quan va escampar-se la notícia que l'empresa italiana de fabricant de cables elèctrics Pirelli y Cía valorava la possibilitat d'instal·lar-se a Vilanova i la Geltrú. El *Diario* de 3 d'octubre de 1901 indicava que potser l'únic inconvenient era que a la ciutat no hi havia fàbrica d'energia elèctrica per alimentar la força, i així estalviar a l'empresa la instal·lació dels motors de

[542] Alayo (2007), p.661

vapor amb les corresponents calderes i altres equips addicionals.
Potser per tot plegat, contemporàniament comencen a aparèixer algunes iniciatives. El mateix diari local del 27 de febrer de 1901 es feia ressò que dies enrere s'havia celebrat una reunió dels gremis locals aconsellant als industrials locals de constituir una societat amb 10 milions de pessetes dividides en accions de 500 pessetes, amb l'objectiu d'instal·lar una central elèctrica segons projecte de l'enginyer suís Mr. Seeli. El projecte preveia un sistema de distribució d'electricitat a 25 cèntims el kW per enllumenat i a 20 cèntims per la força motriu. Tot plegat quedà en no res.
Pel mateix mitjà sabem que el 26 de maig de 1902 visità la vila el Sr. Lluís Marqués, apoderat d'una empresa anglesa que recollia dades per la implantació d'una central elèctrica. El projecte anava acompanyat de la construcció de diversos varadors a la platja de Vilanova pel desembarcament de carbó mineral, i poder emmagatzemar-lo per proveir Barcelona a través del ferrocarril. L'empresa considerava el subministrament d'energia elèctrica per enllumenat i força motriu i assegurava disposar de tot el capital necessari. Ignorem el perquè aquella iniciativa també va resultar fallida.
El març de 1902 arribava a la ciutat la dinamo de 10 tones de pes que havia d'anar instal·lada a la fàbrica Pirelli y Cía.
Joan Carles Alayo enumerava les viles catalanes de més de 15.000 habitants que disposaven d'enllumenat elèctric a finals de 1896. Destacaven entre altres: Barcelona (1881), Girona (1886), Ripoll (1892), Tortosa (1892), Manresa (1894), Lleida (1894), Sabadell (1894) ... A l'apartat de les viles de menys habitants hi trobem: La Seu d'Urgell, Olot, Sant Boi, Camprodon, L'Escala, Darnius, Tordera, Hostalric, Castellfollit Roca, , Malgrat de Mar, Sarrià de Ter, Puigcerdà, Ribes de Freser, Bellpuig d'Urgell, Solsona, Blanes, Borges Blanques, Tàrrega. [543]
Per aquelles dates, moltes ciutats semblants i properes a Vilanova ja havien vist néixer les primeres companyies d'electricitat: Alumbrado Eléctrico de Manresa (1894), Gas de Vilafranca (1898), Electra Villafranquesa (1901) o Electra Igualadina (1903).
També Alayo –la persona que més ha estudiat i coneix el procés d'electrificació a Catalunya– puntualitzava que el 1904 l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú convocava pública subhasta pel servei de l'enllumenat públic elèctric. El servei fou adjudicat a dos socis que el febrer de 1905 constituïren la companyia La Eléctrica Villanovesa, que no tingué cap recorregut, tot i que aviat feren un contracte amb l'Ajuntament i llogaren els baixos de la casa Olivella a la plaça de la Constitució. [544]
El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 12 d'abril de 1905 precisava que "nada se sabe todavia de fijo respecto al sitio en que se instalará la fábrica de electricidad, si bien se insiste en asegurar que será en el local de la antigua fábrica Samá, Bresca y Cía".

[543] Ib., p.94
[544] Ib., p.660

El mateix any es conegué la intenció de la fàbrica de gas Ricart y Cía, S. en C. de dedicar-se també a la producció i distribució d'electricitat, un servei que li fou adjudicat per subhasta el mes de setembre i en que es farien les primeres proves d'enllumenat el 1906. [545] Finalment, la ciutat disposaria d'una central elèctrica.

La fàbrica d'electricitat s'establiria al mateix lloc on hi havia la de gas, al carrer Forn del Vidre. Aquell any la iniciativa agafaria embranzida amb la instal·lació d'una "central elèctrica autònoma que funcionava amb un motor de gas Winterthur de 65 CV acoblat a una dinamo de 40 kW a 2 x 160 V i 450 rpm. La distribució es preveia en corrent continu trifilar a 150 V amb una xarxa molt poc desenvolupada". [546]

La xarxa era aèria, només s'utilitzava per a l'enllumenat particular i es va desenvolupar molt lentament. Malgrat això, el creixement va fer preveure, el març de 1912, una ampliació de la central elèctrica amb una nova màquina de 30 CV. [547]

El 1912 l'empresa distribuïdora local Ricart y Cía fou adquirida per Energia Eléctrica de Cataluña, que estava especialment interessada en invertir i fer-se càrrec de la xarxa elèctrica de distribució.

Entre el setembre i desembre EEC passava a ser propietària de la central elèctrica i ampliava la xarxa distribuïdora. Alhora, tenia el projecte d'instal·lar una estació transformadora de 88.000 volts a 11.000 volts a la perifèria de la població i, alhora, construir la xarxa de distribució local amb una línia aèria que alimentaria cinc centres de transformació. [548]

En virtut de l'acord de repartiment geogràfic de 1913 entre Energia Eléctrica de Cataluña (EEC) i la companyia Riegos y Fuerzas del Ebro, filial catalana de La Canadenca, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès quedarien sota la influència de la segona empresa, que acabaria per absorbir la primera.

Com deia Alayo: "a causa dels acords de repartiment geogràfic a què havien arribat amb EEC. Riegos va mantenir les instal·lacions de producció fins que va poder donar subministrament a través de la seva línia de 25.000 V de Tarragona a Sants". [549]

El desembre de l'any anterior, "la Riegos" també havia presentat el seu projecte, molt semblant a la primera empresa. Contemplava sis centres de transformació a l'interior de la població alimentats per línia subterrània de 6.000 volts des de la línia general de 25.000 volts per mitjà d'una transformació de 25.000 volts a 6.000 volts. Amb el

---

[545] Vilanova i la Geltrú s'afegia el 1906 a les ciutats productores d'electricitat. Però moltes altres li havien passat al davant: Ripoll (1892), Manresa (1894), Sabadell (1894), Tarragona (1897), Reus (1898),Vilafranca del Penedès (1898), Berga (1901) o Igualada (1903).

[546] Alayo (2007), p.661

[547] Ib., p.661

[548] Ib., p.583

[549] Ib., p.661

La Canadenca era el nom amb que es coneixia popularment l'empresa Barcelona Traction, Light and Power Company, fundada el 1911 a Toronto (Canadà) per F.S. Pearson. A finals del mateix any es creà a Barcelona la societat Riegos y Fuerzas del Ebro, nom amb que La Canadenca operaria a Catalunya. Riegos y Fuerzas del Ebro, S.A. absorbiria bona part de les companyies locals.

pacte es modificaren els corresponents projectes, tot i que el febrer de 1913 RFE obtingué el permís per estendre la xarxa de distribució.

Joan Carles Alayo aportava molts detalls de la xarxa de distribució de 1913. La línia general de 25.000 volts entre Reus i Sants entrava a la fàbrica de Lluís Marquès (zona de cal Xoriguer al carrer Tarragona). D'allà el cable de 25.000 volts anava a la subestació transformadora 25.000 V / 6.000 V al costat del ferrocarril. En el recorregut connectava amb la fàbrica Bach del carrer Jardí, la fàbrica Ferrer al carrer Indústria i la fàbrica Marquès del carrer Federació.

De la subestació sortien dos cables, un cap a Pirelli i altre cap el nucli de població "i connectava amb tres centres de transformació dedicats a la distribució de la xarxa pública" (un a plaça Casernes, un a plaça Lledoners i actual plaça Neus). [550]

Al costat d'empreses generadores i distribuïdores d'electricitat , el país va disposar molt aviat d'un important gruix de fabricants de materials i equipaments elèctrics que, sovint, es complementaven i que van contribuir a un desplegament excepcional del sector elèctric.

Els exemples son múltiples, tal com avançava Joan Carles Alayo: La Industria Eléctrica –després filial de Siemens– , la Pirelli de Vilanova, La Electricidad de Sabadell o Planas, Flaquer y Compañia de Girona. Com indicava: "Amb aquestes empreses constructores els sistemes elèctrics instal·lats a Catalunya van estar proveïts de la mateixa tecnologia que s'estava aplicant a països amb un major grau de desenvolupament elèctric". [551]

Al carrer Llibertat 105-107 de Vilanova i la Geltrú s'hi localitzà durant molts anys l'edifici central de la Riegos –amb tallers, magatzem i oficines– que, alhora, era el centre de transformació d'electricitat de la fàbrica de gas que es trobava just al costat, al carrer del Forn del Vidre. Hi arribava una línia principal de 11.000 V i altres línies de baixa tensió.

Es tractava d'un edifici singular de factura modernista, avui convertit en restaurant. Des de 1952 foren les instal·lacions de Fuerzas Eléctricas de Cataluña (FECSA), després absorbida per Endesa. Aquell any FECSA s'adjudicà els actius de La Canadenca gràcies a una complexa operació d'enginyeria financera dirigida pel financer Joan March. L'edifici fou ocupat per la companyia elèctrica fins el 1996.

El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 31 de desembre de 1917 anunciava que la companyia Riegos y Fuerzas del Ebro instal·lava l'enllumenat de les rambla Principal i de la Pau i de la plaça de de la Constitució mitjançant làmpades de nitrogen. Com a contrapartida es contemplava "no imponer arbitrios municipales a la citada sociedad".

L'estació receptora, transformadora i distribuïdora d'electricitat –la central elèctrica–

[550] Ib., p.587
[551] Ib., p.840

fou construïda al voltant de 1914 per la Ebro Irrigation and Power Company Limited, la Riegos y Fuerzas del Ebro. Es trobava al nord de la ciutat, al camí de Piulart i al costat dels Esbarjos. Rebia la força a 110kV i la transformava a la tensió de distribució urbana i consum. El 1923 s'ampliaren les instal·lacions.

Alayo assegurava, tot i no aportar més detalls, que: "la fàbrica Pirelli va ser un dels factors més determinants per millorar l'alimentació de la ciutat". [552]

El 1919 diversos industrials locals constituïren la Cooperativa Eléctrica Popular de Villanueva y Geltrú amb ànim d'aconseguir un cost més avantatjós que les tarifes de Riegos y Fuerzas del Ebro. Amb aquest propòsit "van constituir a Vilanova una central de generació elèctrica equipada amb tres motors Diesel de 60 CV i un motor Diesel de 120 CV i unes línies de 3.000 V de tensió". [553]

Més endavant ampliaren la central amb més motors Diesel fins que el 1935 arribaren a 960 CV.

El 1935 la Cooperativa es convertí en Cooperativa Popular d'Electricitat de Vilanova i la Geltrú. Entre 1939 i 1940 va passar a ser explotada per Riegos y Fuerzas del Ebro.

L'agost de 1928 quedava en funcionament una estació transformadora 110.000 / 25.000 V a Vilanova, amb un transformador de 10.000 KVA. L'estació estava connectada a cada un dels dos circuits de la línia de 110.000 V de Reus a Sants. Com diu el mateix autor: "una instal·lació llargament esperada per la industria i en general tots els usuaris. Va funcionar amb només una unitat de transformació fins més enllà dels anys cinquanta". [554]

De la resposta als qüestionaris de l'Assessoria d'Administració Local de la Generalitat de Catalunya datats el 9 de juny de 1932 sabem que les tarifes aplicades per la companyia Riegos y Fuerzas del Ebro, S.A. eren de 0,75 pessetes el kW d'electricitat-llum per a particulars, i de 0,35 pessetes el kW d'electricitat-força també per a particulars. [555]

Aquell mateix any alguns comerciants i altres particulars constituïren una cooperativa d'electricitat seguint el model d'altres viles com Valls.

De 1934 a 1939 va funcionar al carrer del Tigre de Vilanova i la Geltrú una Cooperativa Popular de Fluid Elèctric constituïda per subscripció d'accions. Les oficines eren al carrer Tomàs i al carrer del Tigre s'hi trobava una petita central generadora a partir de de motors de 100 CV on es cremava petroli i gas-oli. Per competir amb "la Riegos", la tarifa de llum era de 0,50 pessetes el kW per la llum i de 0,25 per la força.

Durant els pitjors anys de postguerra, les restriccions imposades van afavorir que

[552] Ib., p.587
[553] Ib., p.661
[554] Ib., p.587
[555] ACG, Doc.2006

moltes fàbriques de la ciutat –Marquès, Pirelli o el Griffi entre altres– adoptessin sistemes propis de producció d'electricitat. Es tractava de sistemes autogeneradors que feien molt soroll i que, popularment, es coneixien per "la burra".

25. Tècnics, emprenedors i pioners

Enteníem que un treball al voltant de la història de la industrialització a Vilanova i la Geltrú no seria prou complet sense fer una aproximació a moltes de les persones que amb una barreja d'enginy i ciència van fer possible aquell procés tècnic, o bé van aplicar els seus coneixements a altres sectors.

Certament, més que científics o inventors en sentit estricte, la ciutat va gaudir de tècnics i emprenedors que amb els seus coneixements, adquirits aquí a o l'estranger, van ser capaços de desenvolupar activitats industrials pioneres o punteres en el seu sector.

Així, doncs, a la majoria dels casos hi ha més contingut de tècnica que de ciència; tot i que la ciència bàsica és, o hauria de ser en molts casos, el punt de sortida necessari per tot desenvolupament tècnic.

En qualsevol cas, és indubtable que el desenvolupament industrial en aquest país ha anat molt associat al imprescindible desenvolupament tècnic. Per aquesta raó han estat molt importants les institucions d'ensenyances tècniques, que sempre van evolucionar en paral·lel a la indústria.

D'altra banda, cal tenir molt present que la indústria ha esta la forma d'entrada de les innovacions tècniques i tecnològiques que s'esdevenien en altres latituds.

Molts d'aquests prohoms, vilanovins de naixement o d'adopció, ja han format part dels capítols que els pertocava en aquest estudi. Malgrat tot, hem cregut oportú fer-ne ara una aproximació de conjunt, obligadament succinta.

Si repassem acuradament la història de Vilanova i la Geltrú aviat ens adonarem que aquesta ha estat una terra més prolífica en homes de lletres que no pas de ciències.

Malgrat tot, una cop passat el sedàs, apareixen molts personatges que, si bé potser no sobreeixits de creativitat i inventiva , sí que han estat capaços de –en condicions prou adverses– tenir el suficient esperit innovador per sortir-se´n amb la seva i esdevenir un referent real.

Com va dir l´historiador Melvin Kranzberg: "la invenció és la mare de la necessitat", i aquest bocí de terra ha estat durant segles una font inesgotable de necessitats. Territori despenjat de les xarxes naturals de comunicació, molts avantpassats hagueren de buscar-se la vida mar enllà en insòlites aventures antillanes.

Culs inquiets i emprenedors que s´espavilaven per guanyar-se les garrofes …,o el raïm –amb afany d´omplir bótes de vi i aiguardent– esgarrapant pams de conreu a un entorn natural erm i poc agraït. Feixes, marges i barraques de pedra seca

donen fe de que res no fou senzill, ni pels pagesos i hortolans, ni pels masovers i propietaris, ni per navegants i comerciants, ni per industrials, filadores o teixidores. A les mancances pròpies del territori caldria afegir-hi l'aigua, el cotó, el carbó, el ferro i, moltes vegades, ma d'obra prou qualificada per embarcar-se en aquelles aventures.

Com ja hem explicat, bona part de la manca de recursos a Vilanova i la Geltrú fou substituïda pels diners comercials repatriats d´Amèrica i per la força d´ unes persones que foren capaces d´interpretar –res més complicat– el punt d´inflexió d´una història de la que en serien protagonistes.

Teixit industrial, mà d´obra qualificada i talent: ingredients objectius que afavoriren l´ aparició a les darreries del XIX del que seria l´embrió de l'actual Escola Superior d´Enginyeria. Ensenyaments tècnics que, sovint, eren impartits per homes de fàbrica i industrials que, alhora, podien aportar la teoria i la pràctica. Ramon Garrabou, atribuí als enginyers catalans una excel·lent educació per assimilar les tecnologies alienes, però la qualificava de poc creativa.

Molts dels protagonistes de la història industrial de Vilanova foren emprenedors entusiastes que s´adaptaren als avenços tècnics i tecnològics que el món havia iniciat amb la revolució industrial, fos en termes d'activitat sectorial (tèxtil, metal·lúrgic o de la construcció) , o bé en termes força motriu (màquina de vapor, gas o electricitat). Alguns d´ells eren membres d´algunes de les nissagues més representatives de la indústria local: els Gumà, Marquès, Bultó, Tomàs...

D'aquelles persones que hem considerat dignes de formar part d'aquesta selecció –forçosament incompleta i subjectiva–, en farem uns breus apunts que situïn i valorin els seus actius en el camp de la innovació, obviant els mèrits i trajectòria personal i professional que ja haurà estat tractada en el capítol corresponent d'aquest estudi.

L'ordenació presentada és exclusivament alfabètica.

Francesc Xavier Bultó i Marquès (Barcelona, 1912-1998)

El seu avi matern fou l'industrial cotoner Manuel Marquès. Enginyer industrial, de ben jove fou un esportista vinculat al món del motor, corredor de ral·lis i aviat es convertiria en tècnic especialista i empresari lligat al món de les motocicletes. L´any 1940 participà en la constitució a Barcelona de l´empresa Barella i Bultó, S.L., embrió de FISA. També participà com a soci i director tècnic a Indústries Permanyer, S.A que fabricava les motos de la marca Montesa. L´any 1946 i amb el suport del seu germà Josep Maria (Barcelona, 1900-1977), crearen a Vilanova l´empresa metal·lúrgica Fundiciones Industriales, S.A. (FISA), als terrenys que anteriorment havia ocupat la fàbrica cotonera dels Marquès, hereva de la pretèrita cal Xoriguer. A l´any 1958 i per discrepàncies de criteris amb Pere Permanyer es

desvincula de Montesa. Bultó considerava imprescindible el món de la competició motociclista com a banc de proves per desenvolupar nous models. Aleshores, F.X. Bultó creà la Compañía Española de Motores SA (CEMOTO) per a la fabricació de motos de la marca Bultaco a la planta de Sant Adrià de Besós. Els èxits de la marca en el terreny de la competició donaren gran volada a aquesta empresa que esdevingué, al costat d´altres marques mítiques, un referent d´aquest sector industrial, fins la decadència imposada per l´expansió de les màquines japoneses.

Isidor Cabanyes i Olzinellas (Vilanova i la Geltrú, 1843 – El Escorial, 1915)

Vinculat a la nissaga dels Cabanyes, terratinents i comerciants de Vilanova i la Geltrú lligats a l'emblemàtica Masia en Cabanyes. Ingressà a l'Acadèmia d'Artilleria i va fer carrera militar. Al marge d'això desplegà una important capacitat inventiva i tecnològica en diversos camps. El 1867 desenvolupava un generador de vapor que estalviava aigua i combustible. El 1873 treballava en un motor d'aire comprimit. Arrel d'això desenvoluparia diferents aplicacions de l'aire comprimit aplicat al transport. Fou representant a Madrid de la Sociedad Española de Electricidad fundada el 1881. També va experimentar amb acumuladors elèctrics i bateries químiques.

Amb Miquel Bonet presentaren el 1885 el projecte d'un torpeder submarí elèctric. Igualment, dedicà molts esforços al desenvolupament d'aparells voladors o, en terminologia de l'època, per a la navegació aèria.

Un dels seus projectes més rellevants, però, fou el d'un "motor aéreo-solar" per generar electricitat a partir de torres de gran alçada on s'aplicaven turbines activades per les corrents de convecció de l'aire prèviament escalfat per la radiació solar. Un mecanisme que va poder construir experimentalment a Madrid i Cartagena.

El 2014 el Ministerio de Defensa i el Ministerio de Economia i Competitividad van publicar el text *Isidoro Cabanyes i las torres solares.*

Josep Maria Cucurella i Xicola (Vilanova i la Geltrú, 1899-1983)

Tècnic elèctric i fundador de l'emissora de ràdio. La formació inicial del jove Cucurella es desenvolupà com a aprenent de mecànic en un taller de la pujada del Cinto, a la Paperera i a Pirelli. Als vespres anava a classes de mestre industrial a l´Escola Industrial. Tot va canviar quan el professor Calvet els parlà de comunicació mitjançant ones hertzianes sense fils. La seva producció i propagació per l´espai era un repte apassionant que sols les ments lúcides com la d´en Cucurella podien entendre i interpretar , defugint les populars atribucions al misteri i la bruixeria. La voluntat de l´eminent professor i els seus deixebles era

connectar-se amb la mítica emissora que des de París emetia des de la no menys mítica torre Eiffel. Aprofitant una beca, el jove Cucurella marxà a França on s´interessà per aquestes disciplines innovadores que avançaven decididament. Retornat a Vilanova i a la Pirelli, es capbussà de ple en les proves en el camp de la radiofonia, migrat de recursos però sobreeixit d´entusiasme. D´esperit inquiet i emprenedor, no defugí la seva dedicació a la fotografia i al cinema. Al número 27 del carrer Caputxins instal·là, en col·laboració amb en Joaquim Muntaner, una emissora que el novembre de 1932 esdevingué l´embrió del que havia de ser Ràdio Vilanova, que sota la nomenclatura EAJ-35 inicià la seva singladura el 1934. En la seva segona etapa a Pirelli li fou atorgada la responsabilitat del departament d´accessoris i muntatges de cables i més endavant del laboratori de proves electrofísiques. Fruit d´aquells coneixements són les seves obres publicades: *Los empalmes en cables subterraneos* (1943) i *El campo eléctrico en los sistemas aislados* (1955), al marge d´altres estudis de petit format.

Miquel Esquirol i Soler (Vilanova i la Geltrú, 1840 – Barcelona, 1890)

Introductor dels vins escumosos. No voldríem pecar d´irreverents en atribuir la inventiva o la introducció del cava a un vilanoví en detriment d´altres contrades penedesenques més autoritzades en la matèria. Però tampoc seria just deixar d´esmentar a Miquel Esquirol, fill del Palmerar que el darrer terç del segle XIX el trobem experimentant en vins escumosos, precedents immediats de l´actual cava. Arrel d´aquesta activitat muntà unes caves –pioneres en aquest camp– al carrer de Santa Madrona i al carrer Sogues. Esquirol era llicenciat en dret –carrera que sempre ha servit una mica per a tot– accionista de la fàbrica de la Rambla i propietari associat al potent "lobby" del Institut Agrícola Català de Sant Isidre. A més, el nostre home s´especialitzà en enologia i seguí cursos de química agrícola, disciplines que li atorgaren una important base acadèmica. Els anys 60 ja s´entretenia elaborant vins de les vinyes de la seva propietat i cap el 1872 amb Josep Raventós –de la nissaga dels Codorniu– multiplicaven els experiments per aconseguir vins escumosos de qualitat. Amb les primeres pràctiques de comercialització, Esquirol va muntar unes caves de producció industrial al vilanoví carrer de les Sogues on ,seguint el mètode francès, elaborava les marques "Geltrú" i "Esquirol". Als diferents reconeixements a l´exposició de 1882 s´hi afegia el fet de vendre els seus productes a l´illa de Cuba, fita prou meritòria. El 1881 Esquirol editava de forma innovadora –i en català !– el que avui es considera el primer llibre de l´estat espanyol dedicat a la matèria que ens ocupa: *Elaboració dels vins escumosos*. La seva faceta d´home acadèmic i de laboratori li atorgà un caràcter metòdic i perfeccionista que aportava qualitat als seus productes i meticulositat en les seves

observacions, convertint-se així en un veritable pioner i impulsor de l´actual cava al nostre país.

Josep Ferrer i Vidal (Vilanova i la Geltrú, 1817 – Barcelona, 1893)

Ja hem avançat que les innovacions tecnològiques en aquest país han anat estretament lligades al seu desenvolupament industrial. Així, està fora de dubte que a la Vilanova contemporània podem personalitzar l´esperit emprenedor i el desplegament industrial en la figura de Ferrer i Vidal. Fill d´un boter, cursà estudis a la Junta de Comerç de Barcelona i estudià enologia a Bordeus. Malgrat aquests inicis, esdevingué el més gran capità de la història industrial vilanovina. El 1833 entrà a la fàbrica de la Rambla i el 1839 ja n'ostentava el lideratge. Casat amb Conxita Soler, rebé l´ajut econòmic del seu sogre –personatge vinculat al comerç amb Amèrica– llegat que li permeté emprendre la seva pròpia aventura que es materialitzà el 1848 amb la fundació de la fàbrica de Mar. Josep Ferrer i Vidal fou gran empresari, financer, diputat, president de caixa d´estalvis, comandant de la milícia , president de l´Ateneu Barcelonès i de l´ Institut del Foment del Treball i unes quantes coses més. Com a diputat a Madrid fou l´abanderat de les tesis proteccionistes que esgrimien els fabricants catalans per protegir els seus mercats. Ferrer era un home ben informat, coneixia de primera mà el món industrial i sabia com s´espavilaven als països que anaven a l´avantguarda de la industrialització. Fruit d´aquests coneixements són les tres conferències que publicà entre 1872 i 1874: *El arte de hilar y tejer en general y especialmente sobre el arte de hilar y tejer el algodón*. L´obra és un detallat anàlisi de procés fabril , amb profunds coneixements tècnics i valuosos càlculs comparatius de productivitat i la seva relació directa amb els costos.

Antoni Bonaventura Gassó i Borrull (Vilanova i la Geltrú, 1752 – Barcelona, 1824)

Gassó tingué el privilegi de viure de prop la gran transformació comercial i el lent però segur camí cap a la industrialització. Visqué l´algidesa de l´exportació a Amèrica i la dinàmica econòmica del país com a secretari de la Real Junta de Comerç de Barcelona, càrrec que ocupà durant 24 anys. La dedicació a la més alta administració econòmica del país no li privà de continuar al davant de la seva pròpia casa de comerç fent tràfic de importació i exportació de mercaderies ,especialment amb Rússia, nació que el nomenà cònsol a Barcelona. L´experiència i els coneixements adquirits el dugueren el 1816 a publicar el llibre *España con indústria, fuerte y rica*, un tractat pioner de les tesis industrialistes i on s´hi apuntaven els principals arguments dels beneficis de la indústria moderna, la comparació amb Anglaterra, les relacions econòmiques a Europa o les bases de les polítiques

proteccionistes. Durant la guerra del francès i com a responsable de proveïments de l´exèrcit ocupant fou acusat de col·laboracionista, alhora que per altres esdevenia un inqüestionable patriota en actuar com a advocat defensor, sense ser-ho de carrera, d´alguns dels processats per conspiració. Aquestes experiències les reflectí en el text *Defensas ante comisiones militares francesas* editat el 1814. De bracet d´aquest personatge s´interpreten alguns dels moments més representatius en l´ordre polític i econòmic d´aquella densa etapa. Gassó estigué atent als fluxos comercials amb Europa o Amèrica, seguí l'evolució de les diferents tendències del pensament econòmic que solcaven Europa i fou protagonista dels inicis d'un incipient industrialisme que ell va avalar des del primer moment.

Cristòfol Juandó i Rafecas (Vilanova i la Geltrú, 1848 – Barcelona, 1917)

Juandó és un ferm exponent de l´aiguabarreig que sovint impliquen la genialitat i la follia. Fou un romàntic apassionat, un *bon vivant*, financer, poeta, esperantista, director del rotatiu *Las Noticias* i, per damunt de tot, un excèntric inventor vocacional. Somiatruites i defensor de causes perdudes, el seu talant romàntic i la seva inventiva s´aliaren per fer front al repte més universal a que s´han enfrontat l´home: volar. Juandó fou accionista de la Companyia del Ferrocarril de Barcelona a Vilanova i la Geltrú i del Banc de Vilanova. Poc a poc va anar dilapidant una considerable fortuna personal, que es feu definitivament fonedissa quan el nostre home esmerçà diners, temps i salut en la més entranyable de les follies: inventar un aparell volador. Darrera un projecte farcit de càlculs i teories ben intencionades, basades en l´observació del vol dels falciots, fou capaç de construir un model a escala del seu *multíptero* o *flugilarillo* que el 1902 exhibí a la plaça de Catalunya de Barcelona. Els càlculs li donaven una velocitat de vol de 360 km per hora, afirmació que els seus contemporanis entenien com una barbaritat. Per aconseguir els capitals necessaris constituí el 1901 una Compañia Universal de Navegación Aerea que a ulls dels experts representa la primera Companyia dedicada a l´aviació. Apel·là a la presidència del govern i a la casa reial en múltiples ocasions, argumentant els beneficis en la pau o en la guerra del seu aparell volador *sistema Juandó*. El 1998 les autoritats de l´exercit de l´aire reconegueren el paper pioner d´en Juandó. Sota el títol de *La Navegación Aérea* publicà dos treballs els anys 1900 i 1904.

Francesc Lluch i Rafecas (Vilanova i la Geltrú, 1836 – Barcelona, 1882)

Fill de família benestant lligada a la burgesia industrial i comercial. El seu pare Lluch Torrents havia fet negocis a Cuba i tenien la casa pairal a la rambla vilanovina, on s'instal·là l'Escola d'Arts i Oficis. La seva mare Bonaventura

Rafecas era germana d'un dels socis de l'empresa cotonera de cal Xoriguer. Alhora, Lluch era cosí germà de Cristòfol Juandó, precursor de l´aviació. Format a l'Escola de Nobles Arts de la Junta de Comerç, casà amb Mercè Soucheiron Millé, filla de l'industrial de la fàbrica de la Rambla Lluís Soucheiron i Costa.
L'investigador Jordi Ferrer Pumareta va evidenciar que una confusió històrica havia atribuït a Lluch Rafecas part de la biografia del barceloní Francesc Xavier Lluch i Gros (1818-1889). Aquest estava relacionat amb el sector tèxtil en qualitat de tècnic i autor d'obres de referència.
Lluch Rafecas –sense vinculacions amb el sector tèxtil– estudià a l'Escola Professional Industrial de Barcelona, ensenyaments que va completar a l'École Centrale des Arts et Manufactures de Paris (1857-1860) amb certificat en enginyeria mecànica. Posteriorment, va fer pràctiques en una empresa de material ferroviari a Anglaterra, on redactà el text *Teoria Atomica* (1862), prologat per Llorenç Presas. A Vilanova i la Geltrú treballà com a professor a l'Institut de Segon Ensenyament. També obtingué el títol en Ciències Exactes.
Jordi Ferrer indicava: "passat els anys, entre els Lluch, pare i fill, i Víctor Balaguer s'establí una relació de cordial amistat i mantingueren contactes fluïts, sobretot per qüestions relacionades amb els projectes d'obres públiques i d'ensenyament.
Lluch també feu de valedor davant de Balaguer del mateix Francesc Gumà, quan aquest, retornat definitivament de Matanzas el 1871, va centrar els negocis a Catalunya". [556] És especialment important la seva relació amb l'obra cartogràfica i l'urbanisme. A ell es deu el *Plano y vista general de Villanueva y Geltrú* elaborat entre 1860 i 1865.

Francesc Macià i Llussà (Vilanova, 1859 - Barcelona, 1933) [557]

Més enllà de la seva projecció pública i política, Macià exercí com a enginyer militar en diferents disciplines: telegrafia òptica i elèctrica, construcció de casernes i altres obres militars, topografía, direcció de carreteres i obres per al ferrocarril, dipòsits d´aigua i xarxes abastament d´aigua o xarxes de clavagueram... Tingué un paper protagonista en la introducció del formigó armat a l´Estat. Ell fou l´artífex de la construcció d´un dipòsit d´aigua a Puigverd de Lleida, considerada la primera aplicació pràctica del formigó armat al nostre país. La revista *El cemento armado* en la seva edició de setembre de 1901 reconeixia Macià com a pioner en l´ús del formigó armat: "*Según todos los datos hasta hoy conocidos, el primero que en España se ocupó del cemento armado fue el Capitán de Ingeniros D.Francisco Macià y Llusá, hacia 1893, que adquirió el derecho de explotar la patente Monier y realizó grandes desembolsos para dar a conocer*

[556] Ferrer (2011), p.19
[557] Dades extretes del treball "L'enginyer Francesc Macià i Llussà (1859-1933)" d'Albert Tubau, publicat a la revista *Del Penedès* (2009) editada per l'Institut d'Estudis Penedesencs.

el sistema y educar obreros especiales". Macià adquirí la patent francesa del sistema Monier el 1884. Amb el seu germà Antoni van registrar com a pròpies algunes variants de la patent original. El 1893 ja havia constituït la societat *Batlle, Macià y Compañía* per a la implantació del sistema Monier. Amb el seu cunyat Font de Rubinat crearen una empresa importadora de ciment pòrtland.

Macià fou destinat a la secció telegràfica de l´exèrcit i s´ocupà de la instal·lació d´un sistema de senyals òptics a la Seu d´Urgell. També es dedicà a la direcció de la construcció o arranjament de casernes i altres edificis militars, participà activament en els projectes dels canals d´Urgell i el d´Aragó, en el projecte del tren de la Noguera Pallaresa i en diversos planejaments de carreteres. Macià projectà el sistema d´abastament d´aigua potable de Les Borges Blanques i el 1896 redactà el projecte de clavagueram de Vilanova i la Geltrú –Proyecto de Saneamiento– encarregat per l'Ajuntament, solucionant els problemes derivats del poc pendent.

Claudi Mimó i Caba (Vilanova i la Geltrú, 1843 – L'Havana, 1929)

Fill de Pau Mimó i Raventós, que fou mestre, promotor educatiu, pilot de navegació i un els fundadors del Diario de Villanueva y Geltrú. Indubtablement influenciat per les activitats del seu pare, Claudi Mimó aviat demostrà la seva vocació pedagògica. En els primers anys ajudà al seu pare en la seva tasca docent en diferent destinacions. Aconseguí diferents títols acadèmics entre els que hi figuren els de: mestre nacional, perit mercantil, batxiller en lletres i ciències, llicenciat en filosofia i lletres, doctor en dret o doctor en ciències físico-matemàtiques. Fou professor auxiliar de ciències de la Universitat de Barcelona i el 1883 guanyà la càtedra de Matemàtiques de la Universitat de l´Havana, possessió encara del govern espanyol. Representà a la Universitat de l´Havana a l´Exposició Universal de Barcelona de 1889. Tingué afinitats i militància en diferents moviments i partits autonomistes cubans. També fou membre de l´Acadèmia de Ciències i Arts de Barcelona i president de la Real Societat d´Amics del País de Barcelona i de l´Havana. Després de la pèrdua colonial de Cuba del 1898, Mimó continuà a la càtedra de Geometria analítica i Geometria descriptiva de la universitat cubana, element que posa en evidencia la seva prioritat científica sobre la política. El 1905 fou un dels fundadors del Centre Català de l´Havana i posterior president. També fou fundador de la revista La Nova Catalunya i president de la Secció de Ciències Exactes de l´Ateneu de l´Havana. Compartí amb el també vilanoví Francesc Macià la presidència de l´Assemblea Constituent del Separatisme Català a l'Havana el 1928, tot i que Mimó no hi va poder assistir, donat el seu delicat estat físic. El govern cubà el nomenà amb l´encàrrec de viatjar per Europa per veure el funcionament i organització de les millors universitats i escoles tècniques, amb estada inclosa a la de Vilanova i la Geltrú, vila nadiua que

li oferí un càlid homenatge. Ha dit Joaquim Roy: "la major contribució de Vilanova al món educatiu de Cuba la personifica el cognom Mimó.

Francesc Puig i Figueras (Vilanova i la Geltrú, 1895-1966)

Els pares de Puig Figueras procedien de mas de l´Artís, i potser per aquesta raó ell sempre tingué present la qualitat de les pedres calcàries que s´escampen per les muntanyes de la rodalia. Estudià enginyeria a Vilanova i a Terrassa i fou professor de dibuix tècnic. El caràcter emprenedor el portà el 9 d´abril de 1923 a constituí amb un capital social de 300.000 pessetes i amb altres socis vilatans la companyia Materiales Hidráulicos Griffi, S.A.. El nom provenia del topònim que donava lloc a una partida propera a mas de l´Artís. Amb el propòsit d´alimentar la planta compraren una pedrera al fons d´en Guardiola. La qualitat de la roca calcària aviat el feu adonà de que podia ser apte per a la fabricació de ciment pòrtland blanc, un producte que a diferència de l´estàndard ciment gris aquí no es fabricava.

A la seva casa del carrer Barcelona hi muntà un laboratori on investigà amb l´ajut dels seus principals col·laboradors i accionistes, i molt especialment de Joan Robert i Fort, Lluís Riera i Soler, Pere Montané i Josep Maria Miró Guibernau. Amb aquella ambició i el repte de superació sempre present i a instàncies dels seus propis col·laboradors, Francesc Puig viatjà a França, Bèlgica, Alemanya, Dinamarca i Suècia. Les primeres proves havien estat esperançadores i el conseller delegat es convertí en un investigador de primera línia en veure que: "después de muchas pruebas, en una salió cal hidraulica de mucha resistencia, parecido al cemento blanco. Se hicieron otras pruebas con caolín y arenas de Fontainebleau, y después con arenas de Bañeras, produciendo pequeñitas cantidades de cemento blanco bastante bueno". Aviat pogueren passar de les proves de laboratori a les proves industrials. El mèrit d´en Puig Figueras fou la seva perseverança per aconseguir un producte innovador, però també per la seva capacitat de muntar un establiment industrial a partir de recursos propis: personal, matèria primera i capital.

Cristòfol Raventós i Soler (Vilanova i la Geltrú, 1813-1887)

Estudià a la universitat de Cervera. Raventós fou professor del Centro Instructivo, agrimensor, topògraf , regidor i alcalde de la ciutat. Personatge inquiet i emprenedor de causes impossibles constituí dues societats amb el propòsit de la portada d´aigües potables fins a Vilanova i la Geltrú. Amb Musolas, Raventós y Cía i després amb Samà, Raventós y Cía, aconseguí de fer arribar l´aigua des de la riera de Marmellar –prop de l´Arboç– a partir dels diners llegats en testament pel comerciant vilanoví Josep Antoni Vidal, a propòsit per aquesta finalitat. Degut a la distancia, la orografia i els mitjans tècnics de l´època, es tractava d´un projecte complicat i difícil. Sota la direcció del propi Raventós que redactà la memòria i els

càlculs del projecte, s´excavaren mines i galeries subterrànies, es feren aqüeductes i una important infraestructura que va permetre fer arribar aigua potable fins les fonts públiques. Al marge de problemes tècnics, Raventós s´hagué d´enfrontar a altres efectes pertorbadors. Com deia Josep Maria Freixa se´n sortí: "habiendo luchado y triunfado contra la incomprensión de sus propios conciudadanos".
No en va, s´ha dit que Raventós era un home intel·ligent però també de caràcter i apassionat, fet que li comportà poques simpaties. L´Acueducto Principe Alfonso s´inaugurava amb tota solemnitat el 1861.
No resignat amb aquell èxit i impulsat per l´eufòria, Raventós s´implicà un any després en un projecte per fer possible la línia del ferrocarril a Barcelona per la costa. El 1873 publicava: *Memoria descriptiva de un ferrocarril de Barcelona a Cubellas, como parte integrante del ferrocarril directo de Tarragona a Barcelona*.
Alhora, Raventós volia aplicar en la materialització del projecte una de les seves innovacions, desenvolupada el 1857 que ell mateix batejava com a Sistema Raventós: "apto para ventilar artificialmente , sin emplearse al efecto pozos de ventilación, ni otra fuerza motriz que el natural movimiento del aire atmosférico; pozos, minas, sifones, tuneles y demás trabajos subterráneos y submarinos durante la perforación".
Raventós hagué de renunciar a la concessió i al projecte en benefici de Gumà i Ferran que també és disposava a tirar endavant aquell propòsit.

Francesc Ricart i Marrugat (Barcelona, 1856 − Vilanova i la Geltrú, 1913)

Fou conegut popularment a Vilanova com "el Sr. Ricart del gas". Amb el seu amic Florenci Sala i Bordas (Vilanova i la Geltrú, 1845 − 1900) el 2 de febrer de 1884 van constituir la societat "La Union Industrial" dedicada a la fabricació de gas , establerta al carrer del Forn del Vidre on el 1859 s´havia instal·lat l´antiga fàbrica de vidre Brunet y Cía. Antoni Serra i Miró n´era el president, Ricart el secretari i Sala l´administrador. El 1895 la raó social es convertí en Sala, Ricart i Companyia, en comandita. Es tractava de fabricar gas per destil·lació seca de la hulla ,destinat a l´enllumenat públic. Era un gas constituït per hidrogen, òxid de carboni, metà i d´altres elements. El procés generava quitrà i coc entre altres subproductes. Compartien l´activitat i el servei amb el gasòmetre que ,des de 1854, Josep Ferrer i Vidal havia instal·lat a la fàbrica de Mar, de la seva propietat. El 1886 es fusionaren ambdues empreses i uniren les xarxes de distribució. Amb el canvi de segle i la mort de Florenci Sala, l´empresa prengué la denominació social de Ricart y Cía . Cap el 1913 recuperà el nom inicial de La Unión Industrial, raó que mantindrà fins el 1964 en ser adquirida per Catalana de Gas y Electricitat. Disposaren d´altres fàbriques de gas i d´electricitat a altres poblacions com

Villareal o Castelló. Precisament, a finals del 1906 i primeries de 1907, Francesc Ricart va inaugurar una fàbrica d´electricitat a Vilanova, en el mateix indret on hi era la fàbrica de gas i sota la mateixa raó de Ricart y Cía, S. en C. Eren generadors d´electricitat activats per motors de gas. La xarxa fou adquirida el 1913 per Energia Eléctrica de Cataluña i poc després per Riegos y Fuerzas del Ebro. El mateix Ricart va muntar el 1886 una fàbrica de paper a la cantonada del carrer Unió amb el de la Providència, la coneguda Paperera, que poc després va traspassar.
El 1910, aprofitant els residus de la fàbrica del gas, es dedicà a la fabricació de sulfat amònic. Alhora, participà en diferents iniciatives econòmiques, socials i polítiques, com el pantà de Foix, el Banc de Vilanova o la Casa d´Empara. [558]

Isidre Roset i Soler (Vilanova i la Geltrú, 1819-1893)
Inicià la seva activitat en un taller on ideava i construïa tota mena d´aparells mecànics. A l´empara de la industrialització i el maquinisme que esclatà al nostre país cap a la meitat del segle XIX Isidre Roset desenvolupà un pioner negoci metal·lúrgic entre artesanal i industrial, aplicant noves tècniques i l´ús de la força del vapor però cuidant així mateix els detalls i acabats dels seus productes. En un viatja a França va conèixer i aprendre les noves tècniques de la fosa de ferro amb cubilot que després aplicaria.
Retornat a Vilanova i la Geltrú , cap el 1854 muntà un taller de foneria a la rambla de Isabel II, actual carrer Llibertat. Poc a poc amplià i diversificà la seva producció, dedicant-se a fabricar aixetes, vàlvules, reixes, cuines econòmiques, fonts d´aigua, baranes, bombes contra incendis i tota mena de productes domèstics o industrials. Al marge d´això, Isidre Roset emprengué altres aventures insòlites i innovadores com l´aplicació del vapor per a moure embarcacions o altres vehicles mecànics.
En el primer cas, s´explica que incorporà una màquina de vapor a una barca de pesca. Quan aquesta finalitzà el seu trajecte a Barcelona l'aparell fou enfonsat dins el port per una colla de mariners tan irritats com espantats. En una altra ocasió materialitzà un "velocípede" terrestre, també equipat amb la força del vapor. Al marge de la seva inventiva i capacitat industrial com a fonedor, Roset multiplicà la seva creativitat a partir del descobriment d´una deu d´aigües sulfuroses que batejà com a "Manantial de N.S. de las Nieves". Roset volgué convertir la troballa en un establiment d´aigües medicinals i per això inventà una singular banyera destinada a gaudir de les aigües sulfuroses. Alhora, també patentà calderes dedicades a la producció d´aigua mineral amb gas.

[558] Puig Rovira (2003)

Joan Soler i Soler (Vilanova i la Geltrú, 1868-1947)

Fou enginyer industrial, nebot del comerciant Sebastià Soler Miró de can Pahissa, de qui hem parlat en el capítol comercial. Soler va fer estudis a l'Escola d'Enginyers Industrials de Barcelona i, en acabar, el 1896 demanaria col·laboració al seu oncle per muntar una fábrica de motors elèctrics. La fàbrica es construiría a l'actual carrer Albert Virella. [559]

Tenint en compte l'època, en que l'electrificació a la ciutat encara es trobava en un estat molt embrionari, el negoci no funcionaria com s'esperava. Aleshores, Joan Soler es convertiria en soci de la raó Soler y Balcells de Barcelona dedicats a la construcción de maquinària eléctrica. A començaments de segle la societat es promocionava com a Compañía Eléctrica de Barcelona Soler y Balcells, establerta al carrer Campo Sagrado, i dedicada a la construcció de tota classe de maquinària eléctrica, turbines i instal·lacions completes d'enllumenat i transport de força. Segons precisava Francesc X. Puig Rovira, a partir de les anotacions de les memòries familiars inèdites de Salvador Soler Salat, la companyia Soler y Balcells projectà la primera central eléctrica de la ciutat i les primeres instal·lacions d'enllumenat. D'altra banda, com a clients de la Pirelli milanesa, Soler els hauria recomanat les bones condicions de Vilanova per instal·lar-hi l'empresa el 1901. [560]

Manuel Tomàs i Bertran (Vilanova i la Geltrú, 1836-1885)

El 1862 establí un negoci de llauner i de lampisteria a la plaça de la Verdura. 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, que rebé contínues queixes dels veïns per les desagradables emanacions produïdes. L´activitat es traslladà finalment a les instal·lacions del que havia estat la ferreria de Sant Josep, originaria de Vila-rodona i constituïda el 1863 sota la raó social de Karr, Samà i Soler, al capdavall del carrer Codonyat. Malgrat tot, els veïns continuarien queixant-se. L´expansió de les xarxes d´abastament d´aigua i gas que proliferaven arreu del país possibilitaren una notable creixement del negoci, en fer-se càrrec del subministrament del material per a moltes poblacions de Catalunya i l´estat espanyol. Cap el 1882 havien canalitzat 82 localitats . Tomàs adoptà el mètode de fabricació anomenat francès o Chameroy. Aquest sistema fou introduït pels fabricants francesos Soujol i Janoir establerts el 1852 a Barcelona. Tomàs utilitzà acer o ferro dolç en comptes del tradicional ferro colat. L´acer era revestit per un capa de morter asfàltic o quitrà especial que el protegia de l´oxidació. S´aconseguia així un material més resistent, durador i barat. A part de canonades fabricaven: vàlvules, fonts, registres i altres aparells auxiliars i complementaris. El

[559] Puig Rovira (2003), p.322
[560] Ibid.

nom comercial era Empresa General de Conducciones de Agua, coneguda popularment per "cal Tomàs dels canons". L´empresa de canalitzacions fou continuada pels seus fills. Manuel Tomàs també fou el promotor de la segona portada d´ aigua potable a la ciutat de Vilanova, després de que l´any 1861 Cristòfol Raventós fou l´impulsor de l´empresa del primer Aqüeducte. El creixement de la vila feia necessària més aigua pel consum, i en Manuel Tomàs es proposà el 1877, amb la creació de l´empresa "Acueducto Villanovés", la portada d´aigües canalitzades del terme municipal de Santa Oliva. El projecte es coneixeria com l´Aigua Nova, en contraposició a la primera empresa de l´Aigua Vella, i faria arribar l´aigua a les poblacions de Calafell, Cunit, Cubelles, Vilanova i la Geltrú i Sitges. Tomàs va rebre el permís de l´Ajuntament el 1878 i després de moltes vicissituds i dificultats l´aigua arribava a Vilanova i la Geltrú el 12 de gener de 1880. D´ell digué Josep Mª. Freixa que era un dels pocs menestrals que va arribar a la burgesia sense necessitat de creuar l´Atlàntic.

. . . . .

Per tancar aquest capítol cridem l'atenció sobre l'escassa tendència dels tècnics de les indústries locals a publicar obres tècniques relacionades amb la seva trajectòria professional. Afortunadament, trobem algunes excepcions interessants. Podríem parlar d'alguns textos i traduccions de tecnologia tèxtil a càrrec del vilanoví d'adopció Manuel Massó i Llorens, o les recerques publicades per Albert Virella i Bloda sobre la tecnologia del ciment. En aquest darrer cas es pot trobat una àmplia informació al meu treball *L'activitat tècnica i científica de l'Albert Virella* publicat el 2016 a la revista *Del Penedès* de l'Institut d'Estudis Penedesencs. El text està també publicat a la pàgina web del mateix autor.

Ampliant la biografia anterior, farem un especial esment a l'enginyer electricista i tècnic de Pirelli Josep Maria Cucurella i Xicola (Vilanova i la Geltrú, 1899-1983). Cucurella publicaria alguns llibres tècnics relacionats amb la matèria com *Los empalmes en cables eléctricos subterráneos* i *El campo eléctrico en los sistemas aislados*.

El 1943 Josep Maria Cucurella publicava *Los empalmes en cables eléctricos subterráneos*, editat per Talleres Gráficos J. Soler de Vilanova i la Geltrú. Era una obra de caràcter pràctic destinada als tècnics de muntatge i reparació de cables de distribució subterrània. L'autor destacava la seva llarga experiència professional i indicava: "Nos daremos por satisfechos que este modesto trabajo pueda contribuir, aunque sea poco, al desarrollo y conservación de la distribución eléctrica subterrània". Es tractava d'un llibre de format petit i de 258 pàgines. A la bibliografia feia constar un treball seu de 1926 titulat *Cables Eléctricos para el transporte de Energia*. El 1955 Cucurella publicaria *El Campo Eléctrico en los sistemes aislados*

publicat també per Talleres Gráficos J. Soler i formant part de les "Publicaciones técnicas de la Escuela de Péritos Industriales de Villanueva y Geltrú. Complementos de Electrostática". Es feia constar que Cucurella era enginyer elèctric del I.P.G. de França i del I.C.S. d'EE.UU. El text anava dedicat "A mi maestro Ettore Sacchetto", tècnic i directiu de Pirelli. Al llarg de les 331 pàgines el text es complementava amb gran nombre de formules i dibuixos. Al prefaci l'autor feia constar que el text aplegava les conferències complementàries donades a la càtedra de Electricitat i Magnetisme de l'Escola de Pèrits Industrials de Vilanova i la Geltrú relatives a l'aplicació de l'Electroestática als sistemes aïllats.

Cal dir, però, i per tancar aquest capítol, que Cucurella no fou el primer vilanoví en publicar un llibre sobre cables elèctrics.

El 1922 Guillem Rovirosa i Albet (Vilanova i la Geltrú, 1897 − Madrid, 1964) publicava el text *Fabricación de cables eléctricos* editat a Barcelona per Calpe. Es tractava del volum 34 de la Biblioteca del Electricista Práctico publicada sota la direcció d'Esteve Terrades i Illa. Rovirosa, membre del Instituto de Electricidad y Mecánica Aplicadas de Barcelona, era deixeble de Terrades, enginyer, divulgador i científic que tingué un paper destacat durant la Mancomunitat de Catalunya.

Guillem Rovirosa estudià a l'Escola Industrial de Barcelona i com a tècnic en electricitat es dedicà a la recerca tècnica. Aprofità una malaltia per escriure el llibre sobre cables elèctrics encarregat per Terrades, a partir de les investigacions fetes per Rovirosa a l'empresa Pirelli de Vilanova i la Geltrú, on va fer-hi pràctiques però no hi treballà mai.

El llibre de Rovirosa sobre la fabricació de cables elèctrics no presenta cap pròleg, ni preàmbul, ni epíleg. No es fa cap referència a Pirelli ni es contextualitza el seu treball. Únicament, a la breu bibliografia −amb textos editats a Anglaterra, Alemanya, Estats Units o França− cita el llibre d'E. Jona, tècnic de Pirelli, *Cavi Telegrafici Sottomarini* editat per Ulrico Hoepli a Milà el 1916.

El llibre de Rovirosa és un volum de 136 pàgines que il·lustra molt bé els materials i els processos de fabricació dels cables elèctrics només vint anys després de l'arribada de Pirelli a la ciutat. Probablement, es tracti del primer −o un dels primers− llibres escrits al país sobre aquesta matèria.

Malgrat tot, Guillem Rovirosa seria conegut per altres facetes de la seva vida. El 1932 inicià a París la seva conversió al catolicisme. Poc a poc es convertiria en propagandista catòlic i divulgador de l'apostolat obrer. La seva activitat evangelitzadora, fregant el fanatisme, el dugué a fundar el 1946 la Hermandad Obrera de Acción Católica (HOAC).

26. La formació tècnica: l'Escola Industrial

El desenvolupament d'una ciutat industrial com Vilanova i la Geltrú exigia d'emprenedors, treballadors i inversió de capitals, però també li calien els coneixements tècnics necessaris per garantir uns bons nivells de quantitat i qualitat dels processos i dels productes que asseguressin la viabilitat i la continuïtat dels negocis. Com hem avançat, Vilanova no disposava d'una tradició industrial i, per tant, tampoc hi havia els coneixements tècnics necessaris per impulsar amb èxit una indústria de filats i teixits de cotó.

Els industrials hagueren de viatjar, conèixer els processos, importar maquinària i cercar mà d'obra especialitzada. Els uns anaven a l'estranger per aprendre, altres portaven tècnics estrangers per ensenyar els treballadors del país.

Poc a poc anirien apareixent ateneus, escoles d'arts i oficis, escoles tècniques i, finalment, estudis universitaris. L'Escola Industrial de Vilanova i la Geltrú –i les experiències precedents– serien el centres d'ensenyaments tècnics de referència i un element essencial del procés de industrialització de la ciutat. Fou un camí complicat, però apassionant.

Bona part de les dades i informacions exposades en aquest capítol provenen del text *Cent anys de l'Escola d'Enginyeria de Vilanova i la Geltrú (1901-2001)* d'Albert Tubau.

Des de molt aviat, la progressió de la Vilanova industrial va anar estretament lligada a l'evolució de la formació i els ensenyaments tècnics. La revolució industrial va comportar un desenvolupament tècnic sense precedents. Noves formes de producció, noves fonts d'energia, maquinaria desconeguda, productes innovadors ... L'aprenentatge era del tot essencial, primer de la ma de tècnics estrangers –alguns d'ells refugiats a Catalunya–, o especialistes del país. Més endavant s'aconseguiria a partir de l'ensenyament de la teoria i la pràctica en centres tècnics. Cal dir que molts dels pioners i capitans d'indústria vilanovins seguien de prop el procés ja iniciat en altres països europeus com Anglaterra o Alsàcia. La cerca i còpia d'avenços científics i tècnics era una pràctica habitual. En aquest sentit, apuntava Vicens Vives: "Un fet important és la rapidesa amb que els industrials de Catalunya assimilaren les innovacions tècniques de l'estranger [...] Com que el nivell cultural i científic del país era tan baix que no consentia la creació de noves formes industrials, com que els capitals que manejava la industria eren sempre insuficients per a dedicar bona part del beneficis a la recerca tècnica, l'única actitud possible era la de no perdre de vista els avenços i perfeccionaments que es realitzaven més enllà dels Pirineus". [561]

[561] Vicens Vives (1983), p.61

Algunes de les contribucions notables de Catalunya a la revolució industrial foren les de Jacint Barrau (Reus, 1810-Barcelona, 1884) que inventà un teler per elaborar simultàniament dues peces de vellut per un sol ordit; o la de Ferran Casablancas (Sabadell, 1874- Barcelona, 1960) que inventà el sistema de grans

I per seguir de prop allò que s'esdevenia en les països més industrialitzats d'Europa calia viatjar, formar-se i estar atents a les innovacions. Segons Pau Romeva això és el que feren molts industrials catalans a partir del segon quart del segle XIX: "és durant aquest període que es forma la generació que creà la industria catalana moderna. Els fabricants envien llurs fills a l'estranger. Des del 1827 al 1830 molts joves van als grans tallers de França i Anglaterra d'on tornen amb coneixements de la nova maquinaria i dels mètodes científics d'organització de la indústria". [562]

Uns anys abans Vilanova i la Geltrú va saber aprofitar l'oportunitat que li va oferir la guerra del Francès (1808-1814). L'ocupació de Barcelona va afavorir que alguns ciutadans notables, comerciants i fabricants de la capital catalana i rodalies, s'instal·lessin a Vilanova i la Geltrú cercant refugi en un ambient més tranquil, on pogueren desenvolupar les seves activitats i aportar les seves experiències.

Però, a l'Estat espanyol, la formació i la instrucció fou sempre i des del primer moment un obstacle difícil de salvar. El nivell d'ensenyament era molt baix i les promocions eren escasses. Una limitació pel desenvolupament de les arts i les indústries, de la que ja alguns alertaven a finals del segle XVIII: "Ha de mirarse en España como uno de los principales defectos de las artes la falta de instrucción en los que las profesan". [563]

El novembre de 1860 es creava a Vilanova i la Geltrú el Centro Instructivo Villanovés dedicat a la formació de les classes obreres. S'establí al número 71 de la rambla Principal, a l'edifici conegut per can Lluch. A partir de 1949 aquell establiment es dedicà a escoles patronals de la fàbrica de cal Marquès sota la tutela de les religioses Teresianes. El Centro va desaparèixer molt aviat, el 1870. El Reglament del Centro Instructivo Villanovés publicate el 1860, indicava en el seu aticle primer: "El objeto del Centro Instructivo es el gozar del ameno trato de las personas que lo componen, la lectura de libros y periódicos que no sean prohibidos por la ley y cuanto sea conducente a la instrucción de los Sres. socios". [564]

El 13 de juliol de 1880 el governador civil de la província es dirigia a l'Ajuntament de Vilanova demanant-li que presentés un projecte en cas d'optar a acollir un centre d'arts i oficis. L'Ajuntament encarregà la redacció del projecte a l'Ateneu de la ciutat. L'Ateneu s'havia constituït el 1877 al carrer de Pàdua amb l'objectiu d'instruir els treballadors i treballadores de la ciutat. Poc després aparegué una iniciativa semblant, però que acabaren fusionant-se el 10 d'octubre de 1880 sota la direcció de l'escolapi Eduard Llanas.

Així, el 5 de desembre de 1880 es presentava un projecte signat i avalat per l'enginyer F.X. Lluch i Rafecas.

---

estiratges per la filatura de cotó.

[562] Romeva (1952), p.243

[563] Caresmar (1780), p.81

[564] ACG- Sig. Top. 4165

Finalment, el 2 de gener de 1881 s´inauguraren les classes del Centro Teórico y Práctico de Artes y Oficios pel perfeccionament obrer. Inicialment les classes es feren a can Lluch, l´edifici familiar d'en Lluch i Rafecas. El primer any s´hi matricularen un total de dues centes persones.

S'hi impartien arts mecàniques, químiques i agrícoles amb cursos especials de màquines de vapor i locomotores, filatura, teoria i pràctica de teixits i tintoreria.

El novembre de 1884 la junta del Centro Teórico y Práctico adreçà una carta a l´alcaldia en la que convidaven a la màxima autoritat municipal a la inauguració de les classes. S'hi deia: "Como jóvenes amantes del progreso de toda clase de industrias, hemos creado un centro en el que por unanimidad se ha acordado el nombrar a V. como socio honorario, considerandolo un deber por dos conceptos. Primero como amante que es del progreso e instrucción, de lo cual depende segun nuestro concepto el desarrollo de las artes y oficios de Villanueva, y segundo como autoridad representante de dicha villa [...]". [565]

El pla d'assignatures i les normes de règim intern del Centre servirien dos anys després pel pla que aplicaria a les noves escoles.

Així, per una Reial Ordre de 5 de novembre de 1886 es creaven a l'Estat espanyol set Escoles d'Arts i Oficis. A més de la de Vilanova i la Geltrú, hi haurien centres a Alcoi, Almeria, Béjar, Gijón, Logroño i Santiago de Compostela.

En la seva edició de 7 de novembre el *Diario de Villanueva y Geltrú* anunciava la creació d'una d'aquells Escoles a Vilanova i la Geltrú. El text es complementava amb la transcripció del telegrama que Balaguer adreçava a les autoritats locals en qualitat de diputat pel districte i ministre d´Ultramar: "Gaceta de hoy publica decreto creando en Cataluña una Escuela de Artes y Oficios señalando a esa como residencia. Agradezco en el alma Su Magestad la Reina la bondad y alteza de miras que ha tenido para favorecer a Villanueva y Geltrú y felicito de todo corazón a esa villa y su digno municipio".

Un article de Manuel Escudé Bartolí titulat "La enseñanza industrial en España" i publicat a *El Trabajo Nacional* el 30 d'abril de 1899 indicava: "En España, por el inmoderado afán centralizador, la única Escuela de Artes y Oficios que cuenta con elementos radica en Madrid, cuya región como es sabido es la menos industrial del reino".

L'Escuela de Artes y Oficios, que continuaria ocupant l'edifici de can Lluch deixat en herència per Josep Lluch Torrents i que, en principi havia d'ocupar l'Ateneu, s'inaugurava el 15 de desembre de 1887 amb Enric Puig i Rafecas com a primer director. La matricula era gratuïta i entre els requisits bàsics de ingrés es demanava saber llegir i escriure.

Ben aviat, el director Enric Puig demanava suport a l'Ajuntament per sufragar les

[565] ACG, Doc. 2794

reformes i noves instal·lacions del centre, tot apel·lant a l'exemple d'altres països: "los Gobiernos estranjeros, han dedicado todos sus esfuerzos al fomento y extensión de los conocimientos adquiridos en las Escuelas de Artes y Oficios, siendo admirable lo que se trabaja en este sentido en Rusia, Alemania, Estados Unidos, y hasta prodigioso lo que invierte Inglaterra en estos Institutos".

El 19 de maig de 1890 el *Diario* anunciava el trasllat del centre educatiu a l'edifici ocupat per les Escoles Gratuïtes Ventosa a l'actual plaça de la Vila, amb el corresponent permís de l´Ajuntament i en règim de cessió parcial. Al mateix edifici aixecat el 1851 per Ventosa Soler per acollir la seva obra educativa, coexistirien l´Escola d'Arts i Oficis i els ensenyaments públics, raó pel que feren falta obres de condicionament.

En qualsevol cas, llavors com ara, la instrucció acadèmica no sempre té correspondència directa amb les més elementals normes d'educació, tal com informava el *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 22 de febrer de 1889: "Al salir ayer noche de la clase dos alumnos de la Escuela de Artes y Oficios la emprendieron a pedrada limpia contra la estatua de D. José Tomás Ventosa". Els autors foren detinguts.

El 1892 s'iniciaven les classes al nou local de la plaça de la Vila. Durant els primers anys el nivell de matriculacions de "Els Arts" –nom amb que s'havia popularitzat l'Escola– oscil·lava entre els 250 i els 300 alumnes anuals. Un ritme que s'alentiria amb la crisi general de les darreries de segle que afectaria amb força la indústria local.

En el camp de la promoció exterior la publicació *La Ilustración Artística* reproduí una col·lecció de fotografies de l´Escola d´Arts vilanovina amb text del professor Francesc Toldrà. El reportatge fou reproduït al *Diario* local en la seva edició del 20 de juny 1901 en termes com aquests: "y si aún esas Escuelas no son en España modelos de perfección, ni gozan de una vida tan prospera como en el extranjero, en donde el desarrollo de las suyas, llamadas Profesionales, ha experimentado un crecimiento veraderamente asombroso". S'hi recordava el decisiu suport inicial de Víctor Balaguer, i es defensava la presència d'aquell centre formatiu a la ciutat: "la suma de conocimientos prácticos se ha hecho más patente en la enseñanza de tejidos, que ha contribuido a formar un buen plantel de contramaestres y mayordomos en la especialidad que, como es sabido, es en Villanueva la principal fuente de vida".

El 17 d´agost de 1901 es promulgava el Reial Decret de reforma dels ensenyaments, coneguda per Llei Romanones, en referència al seu promotor Alvaro de Figueroa i Torres, conde de Romanones, ministre d'Instrucció Pública i Belles Arts. En virtut del decret algunes Escoles d´Arts i Oficis es convertirien en Escoles Superiors d´Indústries. En el preàmbul corresponent a la creació de les noves Escoles Superiors s´apuntava que el seu objectiu era "la formación de técnicos, capaces de perfeccionar las manufacturas y hacer prosperar nuestra industria".

Al marge de l'Escola Superior d'Indústries de Vilanova, també se'n crearen a Alcoi, Béjar, Cartagena, Gijón, Las Palmas, Madrid, Terrassa o València. A Vilanova s'hi impartirien els estudis de peritatge en les especialitats de mecànica, electricitat i química.

El ministre argumentava el desig, no aconseguit, d'haver impulsat aquella reforma des de l´aplicació rigorosa dels principis d´especialització "que hoy predominan en el órden pedagógico y científico". La manca de infraestructures i recursos no permetia independitzar les diferents categories de centres d´ensenyament.

També feia una interessant reflexió en relació al paper dels tècnics de les escoles elementals i superiors en el desenvolupament industrial: "Trátase de formar prácticos y peritos bien instruidos en todos los pormenores de la técnica industrial y avezados a las prácticas del taller. Así podrán ir siendo sustituidos los técnicos extranjeros por técnicos españoles. Entre el hombre de ciencia ,que ha de seguir una larga, costosa y dificilísima carrera, y el obrero, cuya escasa instrucción no le permite otra cosa que el desempeño de sus mecánicas tareas, existirá el técnico que en las múltiples ocupaciones a que el desarrollo de la industria le brinda, encontrará empleo adecuado a su actividad y satisfacción decorosa a las necesidades de su vida".

Un Reial Decret de 10 de gener de 1902 incorporava al centre vilanoví l'especialitat de peritatge tèxtil, disciplina perfectament alineada amb els interessos de la indústria local.

Inicialment els estudis es repartien en un període sis cursos lectius. El 1906 la carrera reduiria un any la seva durada i un any després el centre es convertiria en Escola Industrial, homogeneïtzant els estudis superiors i els elementals amb l´estructura d´un curs preparatori i quatre d'oficials.

En aquesta efervescència dels estudis tècnics, que feia convergir diverses institucions locals, trobem una iniciativa complementària prou singular. L'octubre de 1906 Joan Fabré i Oliver proposava de crear una Secció Tècnica Popular a la Biblioteca-Museu Balaguer "al estilo de las bibliotecas profesionales de arte y de industria Forney de París". Just l'octubre de l'any següent es donava a conèixer un *Proyecto de Reglamento de una Biblioteca técnica de Artes e Industrias*, reglament que incorporava instruccions per al correcte ús dels llibres i poder mostrar "el espíritu ampliamente liberal de la Biblioteca Técnica [...]". El propòsit era ben clar: "El objeto de esta Biblioteca es proporcionar, a los estudiosos en general y a los obreros en particular, las obras técnicas, manuales, prontuarios o atlas que traten de artes o ciéncias aplicades".

Demanaren suport de l'Ajuntament, però la iniciativa cauria en l'oblit. [566]

Ben aviat, la necessitat de classes pràctiques que complementessin els coneixements teòrics obligava a fer inversions en equips i màquines.

El 1906 el director de l´Escola demanava permís a l´Ajuntament per poder instal·lar

[566] Comas (2007), p.222

a la planta baixa un motor a gas de 10'5 HP de potència per fer funcionar les màquines dels tallers.

El 1907 arrela la denominació d'Escola Industrial, un nom que resistirà el pas del temps malgrat l'evolució del centre i les continuades modificacions del seu nom oficial. Poc a poc s'aniria incrementant el patrimoni, a través d'inversions o de donatius d´empreses i institucions. Aquest era el cas de 1908: "los donativos de las casas constructoras van siendo cada vez más numerosos e importantes, en proporción al renombre que va adquiriendo la Escuela [...] Así se explica el valioso regalo de La Industria Eléctrica de Barcelona, consistente en una generatriz de corriente alterna, pudiendo darla de distintas fases, y construída especialmente para la enseñanza de la electricidad en dicha Escuela". [567]

Igualment, es va rebre un condensador elèctric de la Société Générale des Condensateurs Electriques. Engrescats per aquelles donacions "el Claustro de Profesores de esta Escuela acordó formar, con los distintos elementos que en ella había, una pequeña central eléctrica de corriente continua y alterna, para lo cual se habilitó un nuevo local y se trasladó a él la dinamo y cuadro existentes en el cuarto motor".

Malgrat tot, el 1908 l'alcalde de la ciutat sol·licitava al Ministeri d´Instrucció Pública subvencions per a la compra de diversos equips: "un surtido de máquinas de preparación e hilatura, cuyo costo aproximado es de 8.100 ptas.; un surtido de máquinas de abrir, batir y cardar, de costo aproximado 7.700 ptas; una instalación de acumuladores y aparatos de electricidad, presupuestada en 4.000 ptas; un taller de fundición, presupuestado en 4.000 ptas". [568]

Els nous tallers de filatura inaugurats el curs 1908-1909 significaren un important desenvolupament de la formació pràctica tèxtil: "Instalación de los nuevos talleres de filatura, debidos en primer lugar a la cesión que de un nuevo local nos ha hecho el Ayuntamiento como preliminar del más amplio que ya tiene acordado conceder para las demás atenciones de nuestro Centro, y que ser el que actualmente ocupa la Escuela de párvulos, y en segundo lugar a la casa Platt Brothers, que ha cedido gran parte del surtido de máquinas que en dicho taller de filatura figuran, y con las cuáles van colocándose las enseñanzas de hilatura y tejidos a la altura que requiere el Peritaje Manufacturero".

En un altre ordre de coses, constatar que una Reial Ordre de 15 de desembre de 1909 concedia al professor de tecnologia tèxtil Manuel Massó i Llorens, una pensió per a l´estudi de la Tecnologia tèxtil i Teoria de teixits a França i a Anglaterra. Massó fou un eminent catedràtic i tècnic del sector tèxtil, a més de secretari de l'equip de

[567] ACG, Doc. 2725
[568] ACG, Doc. 2726

govern de l'Escola. [569]

El 25 de juliol 1914 s'efectuà una operació urbanística que tindria transcendència en el futur de l´Escola vilanovina. Aquell dia es signà davant de notari una escriptura de permuta entre l´Ajuntament i la companyia del ferrocarril M.Z.A. El primer cedia una franja de terreny a l´alçada del Parc Samà i el carrer de Marianao per possibilitar la construcció de la doble via del ferrocarril, i alhora, la companyia cedia a l´Ajuntament els terrenys de la plaça de l´Estació. Als anys trenta part d'aquell espai seria cedit per a la construcció del nou edifici de l'Escola.

Per aquelles dates també es presentava el projecte d´una Escola de Maquinistes de Ferrocarrils i el pla d´estudis específic per aquests ensenyaments. La proposta no era cap casualitat, atès que es preveia que en poc temps s´establirien a Vilanova i la Geltrú el dipòsit i els tallers generals de la companyia ferroviària M.Z.A.

Mentre, l'Escola continuaria al vell edifici de la plaça de la Vila fins l'any 1959.

El 8 d'octubre de 1916 es fundava l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial de Vilanova i la Geltrú, una entitat que aviat tindria un paper rellevant en l'activitat socio-cultural de la ciutat. El seu primer objectiu seria la formació cultural –tècnica i humanista– d'obrers i tècnics de la indústria i alumnes i ex-alumnes de l'Escola.

El 31 d'octubre 1924 les Escoles Superiors a l'Estat espanyol es reduïren a nou. A l'Escola de Vilanova es suprimiren els estudis de peritatge i quedà reduïda a Escola Elemental amb estudis de formació professional d'oficialia i mestratge industrial. El 1928 assoleix la categoria d'Escola Superior i Elemental del Treball amb la única titulació de tècnic industrial mecànic.

La Vilanova i la Geltrú de finals de la dècada dels anys vint i primers trenta oferia una empenta social i cultural molt atractiva, com posava de manifest l'escultor de Banyeres del Penedès Josep Cañas: "Allò de Vilanova , amb aquella Escola d'Arts i Oficis i tot l'ambient que hi havia, era com una ciutat del Renaixement [...]". [570]

El 1930 s'iniciava la construcció dels tallers de l'Escola a la plaça de l'Estació amb diverses naus cobertes pels tallers tèxtil, mecànic i fusteria, d'acord projecte de l' arquitecte municipal Josep M. Miró Guibernau. Aquells terrenys que, en el seu moment havien format part de la permuta entre l'Ajuntament i la companyia del ferrocarril, ocupaven 6.400 m².

Alguns dels professors més destacats de l'Escola eren referents de la indústria local.

---

[569] Massó havia nascut a Sant Gervasi de Cassoles el 22 d´octubre de 1876 i morí a l´exili de Buenos Aires el 29 de novembre de 1951. Es casà amb la filla del notari Basora que exercia a Vilanova i la Geltrú. Diputat per la Mancomunitat, Massó fou elegit regidor de l´Ajuntament vilanoví en dues ocasions. Bon orador, les seves intervencions eren càustiques i controvertides. Fou un destacat activista del moviment separatista català, dissident de la Lliga, afiliat a Acció Catalana i enfrontat a les tesis de Macià.

[570] En declaracions de Josep Cañas a l'entrevista de Xavier Garcia i Pujades a *Homenots del Sud*. Edicions El Mèdol. Tarragona, 1994. p.75

Entre els molts exemples destaquen Lluís G. Espoy Machado, Francesc Puig Figueras, Pere Mestres Albet o Jaume Castany.

Una Ordre Ministerial de 21 de juliol de 1939 deixava en suspens els estudis de peritatge. El 1942 es defineix un nou pla d'estudis dels peritatges. No serà, però, fins el 1945 que a Vilanova es reprendran els estudis superiors. L'Escola Superior de Treball seria convertida en Escola de Pèrits Industrials només per a l'especialitzat mecànica. A partir d'aquell moment l'Escola s'aniria recuperant amb la incorporació de nous professors, joves sense experiència i sous raquítics que sovint practicaven la pluriocupació. El 28 de maig de 1949 retornaven els estudis de peritatge elèctric. En aquell ambient depriment i poc atractiu, l'estiu de 1953 apareixia una iniciativa que actuaria com a revulsiu i posaria en valor el nivell de l'Escola vilanovina. Aquell any s'inaugurava el Curso de Verano de Estudios Politécnicos, que sota l'epígraf de Cursos Politécnicos s'allargaria fins el març de 1972, després de la celebració de dinou edicions. Aquells cursos, que es farien la primera quinzena de setembre, havien nascut per impuls de l'agrupació de Catalunya i Balears de la Asociación Nacional de Péritos y Técnicos Industriales amb el suport del Sindicato Español Universitario. El programa d'activitats incorporava conferències i projeccions sobre temes tècnics d'actualitat, i visites tècniques i culturals a centres industrials i altres indrets. Els primers programes eren ambiciosos, farcits de contingut i d'un nivell no sempre a l'abast de tothom. Després, poc a poc, aquelles programacions desproporcionades es racionalitzaren i simplificaren adaptant-se a una realitat més modesta. [571]

El professor Joan Llaverias ens detallava tres motius que forçaren la finalització dels Cursos Politècnics el 1972. D'una banda la falta de pressupost de l'Escola vilanovina que aquell mateix any passava a dependre de la Universitat Politècnica de Barcelona i no podia comprometre l'autonomia financera. Així mateix, la Universitat aniria prioritzant els diners orientats a la recerca. Finalment, amb els nous plans d'educació s'exigia el doctorat per ocupar una plaça de catedràtic, un extrem que obligaria molts professors a dedicar temps i energies a altres qüestions.

Per aprofundir en la història dels Cursos Politècnics es pot consultar el treball *Els Cursos Politècnics de l'Escola Industrial de Vilanova i la Geltrú* publicat el 2021 a www.alberttubau.cat.

A partir de 1957 el contingut dels cursos fou publicat en forma de *Boletín Informativo del Curso Politécnico*. El director dels Cursos i de l'Escola era Josep Grau Solanes. El 20 de juliol de 1957 es promulgava la Llei de reordenació dels ensenyaments tècnics que suposaria un nou rellançament pel centre tècnic vilanoví. Es convertia en Escola Tècnica de Pèrits Industrials i, a partir d'aleshores, calia el batxillerat per accedir-hi. L'any 1958 el *Boletín Informativo del VI Curso Politécnico* publicava un interessant treball de Josep Maria Freixa sota el títol "Bosquejo histórico de la indústria y de

[571] Tubau (2001), p.148

la Enseñanza Técnica Local". Dedicava aquestes paraules a l'Escola Industrial, comparant l'època actual i els temps passats: "De sus aulas no salían solamente títulos, sino que salían hombres [...] ¿De donde irradiaba, pues, esta fuerza conservadora del sello característico de la villa?. Sin duda de su universidad [...] ¿Nuestra Escuela es el artífice del auge de la Industria local?. Sinceramente, creemos que no. Si, salen buenos técnicos, pero éstos, faltos del espíritu de iniciativa que distinguía a nuestros antepasados se limitan a colocarse en una industria grande, segura, sea local o foránea [...] Lo que falta es iniciativa, apartarnos de esta atmósfera de comodidad en la que vivimos".

L'edifici de la plaça de la Vila havia quedat petit i no gaudia de les mínimes condicions per acollir estudiants i professors. Finalment, el 1959 es construí l'edifici de la nova Escola al costat dels tallers de la plaça de l'Estació i davant de la Biblioteca-Museu Balaguer. L'obra de Julio Chinchilla havia estat aprovada el 1954 amb un pressupost de 8 milions de pessetes i seria inaugurada l'octubre de 1959.

Després de l'aprovació del nou pla d'estudis de maig de 1962, l'any següent l'Escola incorporava les especialitats de Mecànica i Electricitat i, poc després, la de Metal·lúrgica. El 1966 s'hi afegia l'especialitat d'Estructures i Instal·lacions Industrials i, l'any següent, la d'Instal·lacions químiques.

Malgrat aquell desplegament d'ensenyament tècnics industrials, algunes opinions alertaven sobre la poca sensibilitat existent en relació a la formació dels treballadors. Francesc X. Puig Rovira publicava al diari local de 6 de novembre de 1963 el treball "La industria villanovesa en el futuro": "Como defecto general encontramos, por parte de algunos dirigentes de indústrias –característica general de Cataluña– una escasa preocupación por la preparación técnica y profesional del personal actual y de los futuros obreros y una ausencia de inquietudes por el bien común y aún por el progreso económico y social de la ciudad. En éste sentido discrepan quizas de nuestros antepasados del siglo XIX".

El 1964 l'Escola Tècnica de Perits Industrials passava a ser Escola d'Enginyeria Tècnica Industrial. Durant aquells anys el director fou Joan Majó Torrent. Tot i no mantenir unes bones relacions amb el govern municipal, degut a les contínues ingerències d'aquest darrer, l'Escola oferí les seves instal·lacions per fer l'acte de comiat i homenatge a l'alcalde Ferrer Pi. Els primers anys setanta representarien un seguit de canvis importants per l'Escola industrial local. La Llei general d'educació de 1970 convertia aquests centres en escoles universitàries. L'any 1971 es creava la Universitat Politècnica de Catalunya, i l'any següent l'Escola vilanovina s'integrava a la Universitat Politècnica de Barcelona.

El 1978 l'Escola incorporava l'especialitat d'Electrònica Industrial. Amb la Llei de Reforma Universitària de 1983, el 28 de juliol es concedien al centre de Vilanova i la Geltrú els estudis d'Enginyeria Tècnica en Telecomunicacions, el primer centre de

Catalunya en impartir aquells coneixements. Amb l'enginyeria tècnica industrial i la de telecomunicacions, el centre vilanoví assolia la categoria d'Escola Universitària Politècnica.

El 1984 el centre s'integra a la recent creada Universitat Politècnica de Catalunya, una denominació més coherent amb la realitat geogràfica. Aviat s'arribarien als 3.300 estudiants matriculats.

El 1989 s'incorporaren els nous estudis de Diplomatura en Informàtica. El 1993, però, un nou pla d'estudis incorporava l'Enginyeria Tècnica en Informàtica de Gestió que substituïa la diplomatura de Informàtica. Després de la reubicació el 1994 dels estudis de Formació Professional –amb qui sempre havien compartit instal·lacions– , l'edifici quedà en exclusivitat pels estudis d'enginyeria tècnica de la Universitat Politècnica. L'any següent es posaria en funcionament un nou edifici-aulari de 2.000 m^2 a la zona de la Bòbila. El centre de l'avinguda Víctor Balaguer potenciava el Centre de Càlcul, els laboratoris i altres equipaments.

En paral·lel a la vida de la universitat, el 1995 es constituïa el Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Vilanova i la Geltrú amb personalitat pròpia i segregat del de Catalunya, amb un àmbit territorial que abastava les comarques del Garraf i Alt Penedès. També cal esmentar que l'Escola Industrial fou l'amfitriona en moltes edicions del Campus Universitari de la Mediterrània, organitzat per la UPC, l'Ajuntament de la ciutat i l'Institut Català de la Mediterrània.

El setembre del 2000 s'inaugurava el nou Centre Tecnològic de Vilanova i la Geltrú, un equipament creat per la UPC i l'Ajuntament amb contribucions dels fons FEDER. El Centre seria un espai d'estudi i investigació adreçat a professors i personal investigador de la UPC per col·laborar amb institucions i empreses de l'entorn. El mateix any s'inaugurava la nova biblioteca amb un edifici propi i integrada al Servei de Biblioteques de la UPC. En aquesta evolució vertiginosa del centre educatiu, el 12 de març de 2001 s'inaugurava una Residència d'Estudiants. Vilanova i la Geltrú disposava d'un campus universitari de primer ordre.

El 2001 es celebraven els actes del centenari de la institució. Dos anys després s'incorporaven estudis de segon cicle, convertint-se en Escola Politècnica Superior d'Enginyeria.

27. La indústria fins la guerra d'Espanya. La diversificació

El *Diario de Villanueva y Geltrú* del 1 de gener de 1901 saludava el nou segle amb un article signat per Lucas titulat "Al siglo XIX", on feia una clara defensa dels avenços socials fets per la ciutat a la darrera meitat del segle que havia acabat:

> [...] Se levantaron nuevas edificaciones de grandes fábricas, se establecieron y desarrollaron nuevos comercios, y en medio de grandes agitaciones [...] fué Villanueva viviendo entre violentes crisis, però en progresivo adelanto y bienestar [...] Y mientras esa hermosa tolerància pròpia de los pueblos cultos ha ido tomando carta de naturaleza en Villanueva, las costumbres se han moralizado, la caridad ha hecho progressos milagrosos, la blasfèmia casi ha desaparecido, la higiene se ha extendido por todas las viviendas, y el aspecto de los villanoveses cada dia es más sano, más limpio y más internacional. No hay más que mirar nuestras calles en las hores de salida de los grandes establecimientos fabriles [...] aquellas obreras que cuarenta años atrás andaban andrajosas, sucias y desamparadas, oliendo a sebo, insultando a todo transeunte con palabras soeces, las veréis limpias y peinadas, vestidas y calzadas con elegancia y esmero, comedidas y respetuosas [...] Este es el progreso que ha realizado Villanueva en al mitad del siglo que ha muerto.

En temes industrials i econòmics, l'inici del segle XX a Vilanova i la Geltrú es caracteritzà per la força d'un canvi d'inflexió que, a priori, feia entreveure un canvi de tendència positiu.

Si el segle XIX, farcit d'esdeveniments notables que havien transformat tot un model de societat i havien fet néixer la Vilanova i la Geltrú industrial, havia acabat amb tota mena de dissorts: crisi financera, la fil·loxera, crisi industrial, inestabilitat a les colònies que acabaria amb la pèrdua de Cuba ...; el nou segle arrancava amb dos fets optimistes: la creació de l'Escola Superior d'Indústries i l'arribada de l'empresa italiana Pirelli.

Alhora, el primer terç de segle permetria observar un altre fet remarcable, el de la diversificació industrial. Si les indústries de filats i teixits de cotó havien estat les protagonistes indiscutibles durant els dues terceres parts del segle XIX, en aquells anys de represa es desenvoluparien altres sectors que arrelarien amb força.

En aquell clima pessimista en que s'iniciava el nou segle, un factor que contribuiria a la dinamització del teixit econòmic seria la creació a Vilanova i la Geltrú d'una delegació del Fomento del Trabajo Nacional. El Fomento del Trabajo es creava a la ciutat el 1904 a partir del que havia estat el Centro Industrial, i ha perviscut fins els nostres dies com a Foment Vilanoví, havent modificat fa molts anys la seva orientació econòmica per una de més cultural. Un exemple de les seves inquietuds primerenques de dinamització el trobem en l'elenc d'objectius i projectes

emblemàtics que la societat es proposava d'afronar poc després de la seva creació. Tota una declaració de intencions que publicava el *Diario de Villanueva y Geltrú* el diumenge 7 d'agost de 1904:

> Por informes autorizados hemos sabido que entre los proyectos que tiene en estudio la sociedad Fomento del Trabajo de Villanueva, con deseos de llevarlos a la práctica para atajar la crisis que agobia a nuestra localidad, figuran como principales los siguientes.
> 1º. Recabar del Excmo. Sr. Capitán general el retorno a esta villa de todo el regimiento de Caballería con su Plana mayor, y a ser posible, el traslado de la zona de Villafranca a esta.
> 2º. Solicitar de la Gerencia de los ferrocarriles de M.Z.A. la instalación en esta villa de los talleres de la Compañía con el depósito de máquinas, toda vez que tiene aquí terrenos suficientes para establecerlos y según se nos ha dicho está ya en parte acordado por el Consejo de Administración.
> 3º. Hacer las gestiones convenientes para recabar de la Tabacalera la instalación de una fábrica de Tabacos puesto que en Cataluña no existe ninguna.
> 4º. Invitar al Gerente de la fàbrica de alambres de los Sres. Pirelli y Cª que exponga los inconvenientes que le impiden ensanchar la fábrica para ocupar a mayor número de operarios conforme tienen proyectado.
> 5º. Adquirir el conocimiento de las causas que impiden la construcción del proyectado pantano y trabajar con entusiasmo para que su realización sea pronto un hecho, toda vez que ello significaría la riqueza de la comarca.
> 6º. Procurar la terminación de la carretera de esta villa a Castellet y Arbós, puesto que esta nueva vía de comunicación facilitaría mayor concurrencia de forasteros en los días festivos.
> 7º. Estudiar las mejoras que podrían hacerse como por ejemplo la construcción de una plaza mercado, urbanización de la playa con chalets de recreo a fin de convertir esta villa en estación de baños, que dadas las inmejorables condiciones que reúne nuestra playa, atraería aquí a innumerables familias durante el verano.
> 8º. Recabar del Banco de Villanueva que, como lo hacen todas las sucursales del Banco de España, ofrezca mayores facilidades en sus préstamos a los industriales y agricultores que, por disponer de un reducido capital, muy frecuentemente acudirían a dicha entidad bancaria, si no opusiera tantos inconvenientes que les hace imposible hacer dichas operaciones.
> 9º. Procurar la creación de pequeñas industrias con facilidades de comunicación con la capital.
> 10º. Procurar la reapertura de la fábrica de D. Juan Ferrer-Vidal para librar de la miseria que sufren innumerables familias a causa del cierre de tan importante establecimiento fabril.
> Plácenos hacer públicos la decisión y levantados propósitos que alienta aquella Sociedad, deseando ver cuanto antes realizadas iniciativas tan patrióticas y por tanto merecedoras del concurso y entusiasta apoyo de todos los villanoveses.

Després de la Primera Guerra Mundial el sector del metall passaria per primer cop davant del tèxtil, gràcies al desenvolupament d'empreses com Pirelli o els Tallers Tomàs. A finals dels anys vint, l'empresa italiana compartiria protagonisme amb els tallers de la MZA. El fenomen ja era irreversible i creixent, com es veuria

després de la guerra d'Espanya.
D'aquestes noves indústries del segle XX incidirem especialment en la fàbrica de cables elèctrics aïllats Pirelli, en els tallers de manteniment de la Companyia ferroviària MZA, la fàbrica de ciment blanc Griffi i l'empresa metal·lúrgica La Calibradora Mecánica. Però aquest procés de diversificació no va arraconar el tradicional sector tèxtil. Aquells anys veieren el naixement de la fàbrica de cintes de seda Burgués, la de gèneres de punt Navarro, la de filats de cotó Font Vilaseca o la de Murillo y Freixa. Aquella realitat, que tindria continuïtat després de la guerra, configurava un escenari que desmentia aquelles afirmacions que indicaven que la vinguda de Pirelli, i la implantació del seu model sòcio-empresarial, va ofegar el naixement d'altres iniciatives empresarials i/o industrials en mutilar l'esperit emprenedor. Evidentment, aparegueren i coexistiren altres petites i mitjanes empreses d'orientacions diverses.
Fem aquí un repàs de les empreses metal·lúrgiques més significatives que també van contribuir a modificar l'escenari industrial de la ciutat. Altres tipus de fàbriques es tractaran en els capítols sectorials respectius.
Entre 1924 i 1947 funcionà la foneria de ferro de Castells i Ràfols al carrer Matanzas declarant un cubilot de fondre de 180 dm^3. A partir de 1933 es passava a registrar un cubilot de 50 dm^3.
Una altra foneria de ferro fou la d'Antoni Sonet i Cañellas, amb anotacions a la matrícula entre 1926 i 1943. Es trobava al carrer Carlets i declarava un cubilot de 35 dm^3, de 92 dm^3 en els dos darrers exercicis. Era especialista en la fabricació de motors elèctrics.
De 1938 a 1947 funcionà al carrer Carlets la foneria de ferro Metalúrgica Vilanovina, S.L. –després Villanovesa– amb un cubilot, primer de 35 dm^3 i, posteriorment, de 92 dm^3. Probablement, es tractés de la mateixa fàbrica que l'anterior.
La matrícula industrial registrava el taller de caldereria de Roig Germans –Roig Hermanos, S. en C.– entre els anys 1904 i 1934, indistintament als carrers Llibertat o Immaculada. La fàbrica era al costat de la parròquia del barri de Mar. Entre altres productes es construïen canonades d'acer dolç asfaltat i els seus accessoris per conducció d'aigua, aire, gas o pas de cables elèctrics. També elaborava tubs d'acer galvanitzats i asfaltats o fonts públiques. Així, Vilanova i la Geltrú disposava de dues de les principals fàbriques de canonades de l'Estat: Roig Germans i Tallers Tomàs. El titular del negoci fou Feliu Roig i Ventosa
De 1922 a 1925 s'anotava la presència de la foneria de ferro i taller de construcció de Carles Sallés a la zona de la platja amb un cubilot de 106 dm^3. L'establiment tornava al registre entre 1934 i 1947 com a taller mecànic. El 1934 funcionaven al carrer Llibertat els tallers mecànics de Manuel Mas, representant i instal·lador dels radiadors Tomben.

27.1 La Pirelli

Després de prop de dos-cents anys de indústria a Vilanova i la Geltrú, creiem tenir la perspectiva suficient i la seguretat per afirmar que la Pirelli ha estat l'empresa que més impacte ha tingut a la societat vilanovina. Els condicionants econòmics i socio-laborals han fet que la relació entre la ciutat i la filial de la multinacional italiana hagi estat molt especial al llarg dels més de cents anys d'existència. Mai cap altra indústria vilanovina havia generat tants llocs de treball, directes i indirectes, i havia creat una atmosfera de relacions i lleialtats tant singulars, admirades o rebutjades segons el moment. Tindrem oportunitat de parlar-ne abastament a les pàgines que segueixen, de la que pot considerar-se el vaixell insígnia de la indústria vilanovina del segle XX. Per fer-ho, seguirem alguns textos monogràfics centrats en aquesta empresa, potser la única que avui per avui disposa d'estudis semblants. En sentit contrari, aquests treballs giren al voltant de la seva arribada, evolució i context en general, però no existeix –com és el cas de la fàbrica de la Rambla– d'un estudi rigorós de la seva activitat econòmica.

Així, destaquen els treballs de Lluís Reales i Albert Tubau elaborats el 1992 arrel de la commemoració del 90 è. aniversari de l'establiment de l'empresa a Vilanova i la Geltrú, o el de Lucia Pizzigoni el 2003. Posteriorment, el 2021 qui això signa va publicar el treball *La Pirelli i Vilanova i la Geltrú, una història compartida*. [572]

A diferència de la majoria d'empreses, Pirelli disposa d'un important fons documental incorporat a l'Arxiu Comarcal del Garraf el 2004, a part dels que poden trobar-se als arxius italians. Molta documentació relacionada amb Vilanova es podia trobar a l'Archivio Storico delle Industrie Pirelli de la vella fàbrica de Milà, ben custodiat durant molts anys per l'eficient arxivera Viviana Rocco. Aquest material passà a engruixir els arxius de la nova Fondazione Pirelli.

En començar a parlar de la Pirelli a Vilanova i la Geltrú hi ha dues primeres consideracions rellevants que cal tenir en compte: el per què la filial d'una empresa italiana s'instal·la a Vilanova i la Geltrú el 1902 i, quins son els aspectes i derivades importants que suposa per la ciutat d'acollida aquella decisió. Tot i que després tindrem oportunitat d'aprofundir en aquests i altres aspectes, comencem per donar una resposta breu –i obligadament simplificada– a aquells interrogants.

Pirelli –constituïda el 1872– va començar la fabricació de cables elèctrics a Milà el 1879. Cap a les darreries de segle XX l'Estat espanyol, en ple procés d'electrificació, era un mercat preferent de l'empresa italiana, atès que no hi havia fabricants locals posicionats en aquest sector L'increment dels aranzels que gravaven la importació

[572] Veure alberttubau.cat

d'aquells productes va provocà que Pirelli es plantegés la necessitat d'instal·lar-se en algun indret d'aquell mercat prioritari. Altres elements facilitadors ho foren les mesures tributàries del govern espanyol per estimular les inversions estrangeres o la depreciació de la moneda. A l'hora de buscar emplaçament a Catalunya, la zona més industrialitzada del país, l'empresa italiana envià un representant per gestionar la millor opció.

Vilanova disposava d'un capital humà amb llarga experiència industrial al llarg del segle XIX, era prop de Barcelona, tenia port, una Escola Superior d'Indústries i altres terrenys aptes i cèntrics a molt bon preu; tot i no disposar, encara, de central elèctrica. Alguns d'aquells factors positius i la decidida actuació d'entitats com el Banc de Vilanova o persones com Francesc Gumà i Ferran o Josep Font i Gumà foren els artífex d'aquell èxit.

Per Vilanova i la Geltrú l'arribada de Pirelli va representar una injecció d'optimisme i l'esperança de recuperació econòmica després de la desfeta de les dues darreres dècades del XIX: crisi del sector tèxtil, davallada financera, la plaga de la fil·loxera, pèrdua de mercats protegits ...

El 1902 Pirelli no esdevindria la gran solució, però aportava un seguit de novetats ben rellevants. Fou el paradigma de la diversificació industrial després de la llarga hegemonia del sector tèxtil. D'altra banda, era una empresa de capital estranger, ben diferent a totes les que havien protagonitzat la indústria vilanovina del XIX. De fet, Pirelli es convertí en una empresa multinacional quan va instal·lar la seva fàbrica a Vilanova, després de trenta anys amb diverses instal·lacions a Itàlia. De fet, moltes empreses italianes es convertiren en transnacionals en el moment d'establir-se a Catalunya. Com Pirelli, el mateix succeí amb Martini & Rossi, Cinzano o Olivetti.

Es tractava d'una empresa fabricant d'una nova tecnologia com eren aleshores els cables elèctrics aïllats, un producte innovador i, sovint, desconegut, en el moment àlgid del procés d'electrificació i que, paradoxalment, es trobava amb una vila poc electrificada i sense central elèctrica, fet que imposava la forçada instal·lació de màquines de vapor. [573]

L'arribada de Pirelli introduí també moltes novetats en l'àmbit de les millores laborals, amb metodologies i cultures del treball ben diferents a les habituals que imperaven al sector tèxtil.

[573] El 1896 l'escolapi Eduard Llanas, establert a Vilanova i la Geltrú i un dels prohoms de l'Ateneu, havia publicat el text *La Electricidad aplicada*. El món de l'electricitat amagava molts secrets i era difícil d'entendre per bona part de la societat del moment. Un extrem que corroborava també el financer i inventor vilanoví Cristòfol Juandó i Rafecas quan deia: "tothom parla de l´electricitat i ningú no l´ha vist mai". Un fenomen que, segons ell, compartia la mateixa incredulitat amb que hom contemplava el seu aparell volador.

La Pirelli italiana

Pirelli & Cia havia estat fundada a Milà, capital de la regió industrial de la Llombardia, per l'enginyer Giovanni Battista Pirelli (1848-1932). Un cop graduat al Politecnico di Milano i gràcies a la borsa d'estudi instaurada per Teresa Kramer Berra, Pirelli va poder fer una estada de perfeccionament tècnic a diversos països d'Europa. Amb 22 anys, el 1870 i 1871 va viatjar a Suïssa, Bèlgica, Alemanya, França i Alsàcia amb el propòsit de introduir la naixent indústria de la goma i el cautxú a Itàlia. Per aquest motiu va visitar un total de 138 empreses de diferents sectors. [574]

A partir d'aquells coneixements i la pròpia iniciativa, el 28 de gener de 1872 es constituïa a Milà la nova empresa G.B. Pirelli & C. societat en comandita amb un capital de 215.000 lires italianes. La fàbrica de Via Ponte Seveso, destinada a la fabricació d'articles de goma elàstica "cautxú", disposava de 1.000 m^2 coberts, una potència de 26 HP i ocupava inicialment 40 operaris. Després d'associar-se amb un dels competidors, el febrer de 1877 la societat es transformava en G.B. Pirelli, F. Casassa & C. Amb la mort de Casassa, el 13 de maig de 1883 tornava a la raó inicial de Pirelli & C. com a societat en comandita per accions amb un capital social d'un milió de lires, que poc després es duplicaria. Si bé l'objectiu inicial era fer articles diversos de goma –utilitzant la gutapercha com a substitutiu del cautxú natural–, Pirelli aviat s'adonà de la importància que els conductors elèctrics tindrien en l'imminent desenvolupament de l'electricitat arreu del món. Així, cap el 1879 inicià la fabricació de cables elèctrics destinats a la telegrafia. Era el mateix any en que Thomas Alva Edison inventava la bombeta elèctrica.

Al darrer quart de segle XIX tindria lloc la segona revolució tecnològica que es centraria primer en els processos d'electrificació i després en l'automoció.

El 1883 es muntava a Milà la primera central elèctrica d'Europa. El 1886 Pirelli aixecava la segona fàbrica a La Spezia on fabricaria cables submarins per telegrafia. El 1888 el govern espanyol li encarregava el cable submarí entre Xàbia i Eivissa amb una llargada de 111,5 km. Després d'allò, els anys 1890 i 1891 vindrien els diferents enllaços de connexió entre la península i el Marroc amb un contingut de 615,5 km de cable.

El prestigi d'aquelles primeres instal·lacions i les barreres aranzelàries que hem comentat, aconsellaren Pirelli i altres empreses d'instal·lar-se a l'Estat espanyol. La qüestió aranzelària fou la primera raó que obligà moltes empreses del sector elèctric a establir-se a l'Estat.

---

574 Els detalls d'aquella experiència a l'estranger han estat magníficament explicats per Francesca Polese a l'estudi *Alla ricerca di un'industria nuova. Il viaggio all'estero del giovane Pirelli e le origini di una grande impresa (1870-1877)* editat a Venezia el 2004.
En el moment del viatge de G.B. Pirelli feia prop de trenta anys que Goodyear havia descobert el procés de vulcanització de la goma, un fet que li permetria múltiples aplicacions.

Les empreses del país, de poca dimensió, no tenien capacitat per fer la recerca i el desenvolupament tècnic necessaris. D'altra banda, les necessitats d'electricitat s'anirien multiplicant en els propers anys: il·luminació de carrers i llars, telegrafia, telèfon, tramvies ...

Lucia Pizzigoni parlava d'una "ingenti esportazioni" de Pirelli a la Península, "un mercato privilegiato a causa della mancanza di imprese simili in loco". Una situació ben diferent a la d'altres països com Anglaterra.

Per tot plegat, Pirelli creà la seva primera organització comercial a l'Estat espanyol el 1883 amb una representació a Barcelona.

El 1890 la representació comercial es consolida amb la presència de Colli & Bailo a Barcelona i de Pedro Bossi a Madrid.

Evidentment, els números del negoci justificaven aquella presència. Pizzigoni indicava que el 1891 més d'un 20% de la producció de Pirelli a Itàlia anava destinada a l'exportació, i l'Estat espanyol n'era una destinació preferent. El 1894 el facturat a l'Estat i Portugal era de 602.000 lires, un any després pujava a 731.000 lires i el 1897 la xifra arribava a les 1.074.000 lires, només en cables elèctrics. [575]

Que l'Estat espanyol era un mercat rellevant per Pirelli ho demostra que entre 1882 i 1900 la facturació va ser de deu milions de lires, dels quals set corresponien a cables elèctrics i la resta se la dividien els articles de goma i els cables submarins. El 1900 l'Estat espanyol representava el 44% de les exportacions de Pirelli. La xifra de negoci representava la quantitat de 1.900.000 lires, i havia arribat el moment de plantejar-se la localització en aquell mercat preferent.

Altres fets hi ajudarien. El 12 de juliol de 1901 un decret del Govern incrementava els aranzels d'entrada pels conductors elèctrics amb l'objectiu de protegir la industria local i fomentar la inversió estrangera.

Com indicava Francisco Cayón, en relació al sector elèctric i les seves patents: "España era un mercado atractivo para un sector en plena efervescencia. Ciertamente la recepción de la electricidad fue homologable a la de los países del entorno [...] Parece sensato pensar que las multinacionales que fueron instalándose en España emplearon la tecnologia desarrollada en sus paises de origen [...]". [576]

Això suposava un important desembarcament de tecnologia, tècnics i directius als països de destinació.

---

[575] Pizzigoni (2003), p.43

[576] Cayón (2017), p.15

El mateix autor anotava que a la Società Italiana Pirelli li foren concedides 43 patents, 17 de les quals eren considerades d'alt valor.

I afegia: "La firma italiana (Pirelli) se instaló en España en 1902 a través de Productos Pirelli y de Comercial Pirelli. Ambas registraron un buen numero de patentes, aunque más del 90% fueron de introducción y únicamente 6 llegaron a los diez años de vida. La matriz transalpina, por su parte, mantuvo 17 patentes de alto valor, que formalmente nunca transfirió"

Segons Pizzigoni, "in un primo momento studiarono la possibilità di creare una joint-venture locale con una compagnia francese interessata al rame delle Asturie". Per evitar la competència de la Compagnie Asturienne que elaborava fil de coure es decidí de començar la producció de fil aïllat. El projecte fou presentat per l'enginyer Vittorio Valdani, de Pirelli & Co, a la Société Française pour l'Industrie et les Mines di Parigi que controlava la Compagnie Asturienne. L'acord preveia que Pirelli crearia una sucursal a l'Estat amb un capital de 1.250.000 francs.
Un cop Pirelli seleccionés la ubicació definitiva produiria fil de coure electrolític "répondant à toutes les exigeances de la fabrication moderne des conducteurs isolés". Però, finalment, aquella aventura en forma de joint-venture no va reeixir.[577]
El 1901 Pirelli decidia aixecar la fàbrica de Vilanova i la Geltrú, la primera fora de Itàlia. Més endavant s'establiria a Anglaterra (1914), Argentina (1917) o Brasil (1929).

Pirelli arriba a Vilanova i la Geltrú

Alguns dels continguts anteriors permeten entendre la necessitat d'una empresa com Pirelli d'instal·lar-se a la península. Tot i així, encara no poden donar resposta a la pregunta que es feia Pizzigoni: "perché in un contesto di inizio secolo caratterizzato da piccole e medie industrie quasi totalmente cotoniere, si arrivó all'istallazione di una grande impresa straniera che produceva fili e cavi elettrici? ". [578]
Perquè, doncs, Pirelli arriba a Vilanova i la Geltrú? Abans hem avançat alguns arguments: força de treball disponible, experiència industrial, prop de Barcelona, port i ferrocarril, escola industrial o facilitat de terrenys. Després de la crisi de la indústria cotonera de finals de segle i el tancament d'algunes fàbriques, és evident que hi havia un volum de ma d'obra disponible a un cost més que acceptable. I també cal tenir en consideració que Vilanova i la Geltrú quedava prou a prop de Barcelona per aprofitar les oportunitats que això incorporava, però també prou lluny per no assumir l'efervescència dels moviments obrers i l'ambient reivindicatiu que pressionava empreses i salaris, el preu més alt dels terrenys o una pressió fiscal superior.
En paraules de Pizzigoni: "non é difficile capire come l'arrivo della Pirelli rappresentasse un miraggio, l'ultima possibilità di riscatto di un paese che, altrimenti, dicevano, si sarebbe andato svuotando progressivamente". [579]

---

[577] Pizzigoni (2003), p.98
La Compagnia Asturienne subministrarà fil electrolític a la sucursal Pirelli de l'Estat espanyol a un preu superior al venut en format de barra al mercat de Londres, però a un preu inferior al que fabricaven francesos i alemanys per les altres fàbriques de Pirelli. La Compagnia Asturienne es comprometia a mantenir un diferencial no inferior al 5% entre el preu de venda a Pirelli i el que venia a altres fàbriques espanyoles. Per contracte, Asturienne participava del capital de la sucursal de Pirelli, i Pirelli de l'Estat espanyol es comprometia a adquirir tot el coure a la companyia francesa. (Pizzigoni 2003, 99)
[578] Ib., p.7
[579] Ib., p.194

Però a tot plegat calia afegir-hi encara un ingredient imprescindible que fes possible la presa de decisions per ambdues parts: les persones, els protagonistes.
En data no precisa Pirelli va enviar a Catalunya un representant seu amb l'objectiu de identificat l'indret més adequat per instal·lar la nova fàbrica. Fins aleshores, Pirelli encara no havia produït fora de Itàlia. Valdani, que així es deia, s'entrevistà amb diferents interlocutors.
Vittorio Valdani era un enginyer italià que havia ingressat a Pirelli el 1899, iniciant la seva trajectòria com a secretari particular del fundador Giovanni Battista Pirelli. El 1906 fou enviat a diversos països de Sud-Amèrica per verificar l'estat de les vendes i la situació del mercat. Arrel d'això va establir-se a Argentina, treballant en una altra empresa, però participant el 1917 en l'establiment d'una fàbrica de Pirelli .
Tornant a Catalunya, sabem que els directius de l'empresa italiana valoraven especialment el poder situar-se prop de Barcelona, en un indret ben comunicat i amb tradició industrial.
Inicialment, l'opció més valorada fou la ciutat de Mataró, amb condicions semblants a les de Vilanova i la Geltrú –també disposava de ferrocarril i de indústria–, però amb un avantatge que hagués pogut esdevenir definitiu: disposava de central de generació elèctrica.
La diferència decisiva entre ambdues ofertes fou la predisposició i les facilitats atorgades per uns i altres. En el cas de Mataró sembla que res fou senzill pel representant de Pirelli, on trobà poca col·laboració tant per part de la burgesia local –més centrats en l'especulació immobiliària– com dels polítics municipals. [580]
A Vilanova i la Geltrú fou tot el contrari i Vittorio Valdani trobà la comprensió i disposició a col·laborar de l'Ajuntament i d'altres persones d'àmplies influències, com Francesc Gumà i Ferran i el Banc de Vilanova que facilitaren terrenys disponibles en molt bones condicions. [581]

---

[580] Així ho expliciten Rogelio Duocastella a *Mataró 1955* editat el 1961: "Se perdieron recientemente, por ejemplo, magnificas oportunidades, que su proximidad y buenas comunicaciones con Barcelona le ofrecían. La instalación de la Industria Pirelli, que hubiera ocupado a 4.000 obreros y que hubiese sido un gran avance para Mataró, no pudo llevarse a cabo por falta de facilidades ofrecidas por la ciudad, por lo que aquella empresa tuvo que establecerse en Villanueva y Geltrú".
O el cas de Benet Oliva, citant el treball de Francesc Costa, *Mataró liberal (1820-1856)*: "de la no col·laboració de la burgesia local en el procés d'inversió industrial. Els burgesos de Mataró eren més interessats en l'especulació immobiliària i de subsistències que a curt termini donava uns beneficis més substanciosos" (Oliva 1999, p.20)

[581] Es tractava de terrenys a tocar de la via del ferrocarril de Barcelona a Vilanova i Valls, i que formaven part els actius del Banc de Vilanova , corresponents a l'ambiciós projecte de l'eixample vilanoví, conegut per Pla d'Eixamples Gumà, que no tingué l'èxit desitjat en coincidir amb el període de crisi econòmica i financera patida a partir de 1881. El Banc de Vilanova fou fundat per Gumà Ferran per gestionar els actius de la línia del ferrocarril, impulsada per ell mateix. El pla Gumà pretenia ordenar i urbanitzar els espais que es trobaven entre el perímetre de la Vilanova vuitcentista i el seu barri mariner. El fracàs inicial d'aquell projecte d'Eixample els va abocar a la necessitat de vendre terrenys amb l'objectiu de recuperar inversions i liquiditat pel banc.

Com va esmentar l'investigador Rogelio López a l'edició de *L'Hora del Garraf* de 2 de gener de 1998: "Sense Gumà no hi hauria Pirelli i sense Balaguer no existiria Gumà".

La premsa local, sensible a les oportunitats de futur que oferia aquella empresa italiana, seguí de prop l'evolució dels fets. El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 18 d'agost de 1901 indicava que el dia anterior Valdani i altres italians havien estat a la ciutat i acompanyats de l'alcalde havien visitat les instal·lacions del que havia estat l'empresa tèxtil de llana Bresca y Cía, a la cantonada del carrer de l´Aigua amb la rasa d´en Miquelet: "Acompañado del Sr. Alcalde, ayer visitaron el edificio y terrenos donde funcionaba la fabrica de los Srs. Bresca y Cía los ingenieros y representantes de una poderosa casa italiana que piensa establecer en España una gran fábrica de alambres para instalaciones eléctricas, al objeto de examinar dichos edificios y terrenos para su adquisición, caso de que resulten apropósito".

Aquell espai abandonat resultà insuficient per les aspiracions dels representants de Pirelli que, posteriorment, foren seduïts per les capacitats dels terrenys que el Banc de Vilanova tenia a la rambla de la Pau, prop de la platja i del ferrocarril. Un espai que des de 1860 havia estat propietat de Pau Soler i Morell i que després cedí al Banc, del qual n'era soci fundador. La zona es coneixia popularment per l'Hort d'en Girabals, malnom d'en Soler. Cal dir que aquell espai havia estat candidat a acollir l'Exposició Regional de 1882. El projecte d'Eixample que Francesc Gumà havia concebut en el seu moment havia fracassat per l'aparició i convergència de les crisis financera, agrària i industrial que es precipitaren a les dues darreres dècades del segle XIX.

El creixement urbanístic es va paralitzar, tal com posava de manifest Raimon Soler amb l'estudi de l'evolució de les llicències d'obres, majors i menors, realitzades a la ciutat. [582]

Les coses es van precipitar i el 4 de setembre es constituïa l'empresa Pirelli y Cía amb un capital de 300.000 pessetes.

El diari local en la seva edició de 7 de setembre de 1901 informava que el dia abans havien arribat a l'estació del ferrocarril els dirigents de Pirelli que havien de fer les gestions de compra. Acompanyats de l'alcalde visitaren els terrenys de 13.500 m^2 i, posteriorment, signaren els documents de compra-venda a les oficines del Banc de Vilanova del carrer de Sant Antoni.

En aquella data i en anys posteriors aparegueren les primeres controvèrsies que posaven en dubte que en un moment de crisi com aquell es donessin tantes facilitats a l'empresa italiana: preu de compra molt avantatjós, cessions gratuïtes,

[582] A partir de les dades de l'ACG, Soler anotava el nombre de llicències d'obra registrats per l'Ajuntament en cadascun dels períodes analitzats: 1876-1880 (196 llicències), 1881-1885 (173 llicències), 1886-1890 (89 llicències), 1890-1895 (0 llicències) i 1896-1899 (0 llicències). A la darrera dècada de segle XIX la caiguda és total. (Soler 2011, p.66)

exempcions tributàries ... [583]

L'empresa italiana obtingué els permisos d'obres el 19 de desembre de 1901. El mitjà *La Defensa* de 14 de setembre de 1901 anunciava que en breu s'iniciarien les obres dirigides pels contractistes Martí Hermanos.

Sembla que tot el ferro de les estructures fou subministrat per la barcelonina Torras Herrería y Construcciones, S.A. de Joan Torras i Guardiola. [584]

El 3 d'octubre de 1901 el *Diario de Villanueva y Geltrú* feia una exhaustiva presentació de l'empresa Pirelli als seus lectors.

Entre altres coses es parlava de: "los beneficos que ha de reportar a nuestra villa dotándola con una nueva indústria tan distinta de las que funcionan de tejidos, hilados y pintados, y que por lo mismo constituye un centro más de trabajo no ligado con las huelgas ni las contingencias de las crisis, que suelen sobrevenir a menudo a la industria algodonera".

El text aportava informacions diverses:

> Se ha proyectado implantar en Villanueva, después de la reforma arancelaria y confiando que los tratados de comercio, aún pendientes de discusión, respetaran las tarifas ya aprobadas por las Cortes, los talleres para la fabricación de conductores subterraneos [...] Los tratados estan aún pendientes de discusión…!. Nadie sabe a que atenerse ! [...] La Casa Pirelli ha colocado por cuenta del Gobierno Español unos 727,958 km de instalación submarina para los telégrafos: Javea-Ibiza, Almeria-Alborán, Alboran-Melilla, Melilla-Chafarinas, Tarifa-Tanger, Tunara-Ceuta, Melilla-Alhucemas, Alhucemas-Velez de Gomera [...] La visita a los talleres está estrictamente prohibida. Esta prohibición favorece a la indústria productora de caminos para la electricidad, haciendo que la imaginación considere misteriosos esos grandes talleres vibrantes de movimiento, en los cuales se maneja el potente fluido, dominado pero ignorado, que se convierte en fuerza, en calor, en luz y se venga de la esclavitud a que el hombre le ha sometido, matando a los atrevidos que lo tocan sin las debidas precauciones.

S'informava que a la planta de Milà ocupava 2.700 obrers i 200 empleats. En

---

583 L'acta de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú corresponent a la sessió de 5 de setembre de 1901 s'indicava: "El Presidente dio cuenta de que el Ingeniero Sr. Valdani, representante de la sociedad italiana que ha de construir una fabrica de alambres en los terrenos conocidos por Hort d´en Girabals, habrá regalado al Ayuntamiento dos palmeras y varios arbustos procedentes de dicha finca acordando la Corporación en acta el agradecimiento por lo efectuado por dicho Sr. Valdani". Una de les palmeres fou traslladada al veí parc Gumà.

La sessió municipal de 26 de setembre de 1901 recollia: "Se dio cuenta de una instancia de D. V. Valdani, apoderado de la sociedad Pirelli y Cía en la que solicita la cesión de aquel trozo de camino que se halla incomunicado conocido por *el forat* lindante con los terrenos que dicha sociedad compró al Banc de Vilanova sitos en la Rambla de la Paz y cuya cesión se pide con el carácter de gratuito sin cargas ni gravamenes de clase alguna. Acordando el Ayuntamiento por unanimidad aceptar la mencionada cesión".

L'acta de la sessió de l'Ajuntament de 19 de desembre de 1901 recull que s'atorga permís d'obres a Pirelli y Cía sense pagament de drets, excepte els corresponents a l´arquitecte municipal i el referent a la concessió de clavegueram.

584 Feliu, A., "Joan Torras Guardiola (1827-1910)", a: Cabana, F. (Coord.), *Cien empresarios catalanes.* Lid Editorial. Madrid, 2006, p.140

relació a la fàbrica vilanovina s'assegurava que el nombre no seria inferior als 200 treballadors. Alhora, advertia que l´únic inconvenient era que Vilanova no tingués fàbrica d´energia elèctrica per alimentar la força, estalviant la instal·lació dels motors de vapor, les calderes i altres equipaments addicionals.

A la nova fàbrica, la transmissió de la força a cada màquina seria mitjançant conductors d'enllaç entre la gran dinamo i els motors elèctrics. Així, es suprimien totes les transmissions d'embarrats de ferro. D'aquesta manera es milloraven les condicions de seguretat i desapareixien el soroll i la mala olor d´olis i greixos utilitzats com a lubricants.

La dinamo generadora d'energia elèctrica amb un pes aproximat de 10 tones fou instal·lada el 8 de març de 1902.

El *Diario de Villanueva y Geltrú* del 27 de maig de 1902 informava que el dia anterior s'havia acabat la construcció de la xemeneia de Pirelli, que amb una alçada de 49 metres era una de les més altes de Catalunya. L'esdeveniment fou celebrat amb una banda de música italiana i el llançament de morterets. El procés de construcció la fàbrica fou excepcionalment ràpid, tenint en compte que les excavacions s'iniciaren l'octubre de 1901 i les obres es concretaren entre gener i juliol de 1902. Part de la producció començà l'agost amb l'ocupació de 50 treballadors, tot i que les instal·lacions no s'inauguraren oficialment fins el 11 de setembre de 1902.

En els terrenys ocupats per Pirelli, a part de la sínia d'en Girabals s'hi trobava també la sínia Gran de Mar, que formava part de les sínies del Marrugat. En aquesta darrera s'hi trobava des de mitjans de segle passat una petita ermita o oratori particular dedicada a la Mare de Déu de Montserrat que havia estat beneïda el 27 de juny de 1855. S'havia construït gràcies a la iniciativa de Mn. Antoni Marrugat i Ferran després d'haver-se lliurat de l'epidèmia del còlera-morbo de 1854. El 1902 i anys posteriors, altres terrenys adjacents foren objecte de permuta i compra-venda entre Pirelli i els respectius propietaris. [585]

Joan Carles Alayo reproduïa un text sobre la fabricació de cables elèctrics aparegut a la publicació *La Energia Eléctrica* el 1902. Deia: "Los conductores y cables empleados por nuestra industria eléctrica eran en su totalidad suministrados por el

---

[585] Els documents cedits per Joan Enric Roig Santacana a l'Arxiu Comarcal del Garraf recullen diferents transaccions entre Pirelli i la seva família. Permuta de terrenys entre Mª del Rosari Ricart i Marrugat, esposa d'Enric Santacana, i Pirelli y Cía el 16 d´agost de 1902.

El 28 de novembre de 1913 el notari Basora registra la venda que fa Enric Santacana i fills a l'empresa Pirelli y Cía de la Sínia Gran de Mar o Sínia de Montserrat de 12.633 m² per un total de 80.000 pessetes.

El 21 d´abril de 1919 es registra la venda dels germans Santacana i Ricart a favor de Productos Pirelli, S.A. per la resta de terrenys de la Sínia Gran de 9.885 m² per un total de 60.000 pessetes.

Com esmentava Albert Virella en article al *Setmanari de Vilanova i la Geltrú* el 3 d'agost de 1977, un fet que amoïnava els responsables de Pirelli en relació a futures ampliacions de la fàbrica, era el possible allargament de la rambla Samà, que llavors només arribava fins la via del tren. El 15 de març de 1908 Pirelli demanava garanties de que la rambla no s´allargaria. Però l'inevitable ampliació d'aquella via pública fins el mar es plantejaria el 1922 i seria una realitat el 1924, quan amb el nom de Rambla de G.B. Pirelli seria inaugurada pel Rei d'Itàlia.

extranjero; pero en muy breve les será imposible competir con los productos en España, pués la fabrica instalada en Algorta [...] y la importantísima que están terminando en Villanueva y Geltrú la renombrada casa Pirelli y Compañia, bastaran para cubrir [...] las necesidades del mercado español". [586]

Els inicis de la fàbrica vilanovina

L'11 de setembre de 1902 s'inaugurava oficialment la fàbrica de Pirelli y C. de Vilanova i la Geltrú com a "Fabrica Española de Hilos y Cables Eléctricos". El 1905 s'hi posaria l'afegitó de "y articulos de goma".

Dels detalls del dia de la inauguració se'n feia ressò el *Diario* en la seva edició de 13 de setembre de 1902, tot i que els actes commemoratius més importants no es van celebrar fins el dia 29.

El dia 11 s'organitzà una visita a la planta i un aperitiu per les autoritats. Aquell dia hi faltava l'alcalde de la ciutat Emili Viñals. Els amfitrions italians foren Vittorio Valdani i Cesare Giuliani.

Durant la inauguració es posaren en marxa dues màquines de vapor italianes tipus Corliss model Sulzer de doble expansió, muntades en tàndem amb una potència de 300 CV, que posaven en moviment dues dinamos de corrent polifàsic amb un potencial de 120 V, d´on es distribuïa la força als motors independents de la fàbrica.

Les instal·lacions disposaven de diverses sales de treball: la de les dinamos i òrgans de transmissió, la de les calderes –que treballaven a 12 atmosferes de pressió i 300 ºC–, la del gasòmetre per la xarxa de calefacció, la dels torns i taller mecànic i de serralleria, l'àrea de recobriment dels cables; la sala de metal·lúrgia i conductors, que era l'espai més gran; i la sala d´impregnació o recobriment de mescla.

L'endemà de la inauguració Francesco Piazza enviava una carta a G.B. Pirelli donant-li detalls dels actes inaugurals. Li feia notar la presència de Francesc Gumà, un "notable de Vilanova".

Al final de la comunicació, Piazza feia l'observació "el que més va sorprendre va ser l'enllumenat elèctric que va tenir gran èxit amb un efecte esplèndid". No deixa de sorprendre aquest comentari en la inauguració d'una fàbrica on s'elaborarien cables elèctrics. [587]

El dia 16 de setembre Francesc Gumà i Ferran rebia un telegrama de felicitació de part del fundador G.B. Pirelli. Aquests fets demostren, sens dubte, el rellevant

---

[586] Article que sota el títol "La Ciencia y la Industria eléctrica en España" aparegué a la publicació *La Energia Eléctrica* el 1902. (Alayo,2007; p.413)

[587] "Quello che colpi piu di tutto fu l'illuminazione ellettrica che riusci davvero di un effetto splendido" (Archivio Storico delle Industrie Pirelli – Fondazione Pirelli - Milano)
Entenem que Francesco Piazza fou delegat per G.B. Pirelli a la inauguració de la fàbrica. Ignorem quina relació tenia amb Attilio Piazza, un dels primers directius de la planta vilanovina.

protagonisme de Gumà en el procés d'arribada de l'empresa italiana a Vilanova. El 29 de setembre de 1902 s'organitzà el sopar commemoratiu de la inauguració als salons del Círculo Villanovés, actual Foment Vilanoví, amb els dirigents italians Vittorio Valdani, Cesare Giuliani, Attilio Piazza, Carlo Boselli i Carlo Terzi.

La nova fàbrica havia començat a treballar amb l'enginyer Cesare Giuliani amb la doble responsabilitat de director de l'empresa i director tècnic; Attilio Piazza com a sots-director tècnic i Carlo Boselli com a responsable de la part administrativa. Així és feia constar en una circular enviada l'octubre de 1902 als clients de l'Estat espanyol.

La part comercial continuaria amb la representació dels Srs. Coli & Bailo a Barcelona per una part de la península: Catalunya, Aragó, País Valencià, Murcia, Andalusia, Extremadura, Galicia i Balears; i de Pedro Bossi a Madrid per la zona centre-nord: Castella, Astúries, Lleó, Euskadi i Navarra.

Les dades que segueixen corresponen al primer Llibre Diari i el primer Llibre de Inventaris de Pirelli y Cª que s'iniciaven el setembre de 1902.

El Llibre Diari s'encetava el 1 de setembre de 1902 i anava signat pel jutge suplent Artur Ferret i una altra signatura inintel·ligible. Totes les entrades estaven registrades a triple columna amb el seu valor en lires italianes, francs francesos i pessetes espanyoles. Cal tenir en compte que en molts moments dels segles XIX i XX el franc francès fou considerat una moneda de referència i de reserva internacional.

El primer apunt comptable corresponia a l'inventari inicial d'actius de la companyia: "Activo perteneciente a la Sociedad regular colectiva mercantil Pirelli y Cª Fabrica Española de hilos y cables eléctricos, domiciliada en Villanueva y Geltrú, constituida según escritura autorizada en 4 de Septiembre de 1901, por D. Antonio Costa y Fábraga, Notario del Ilustre Colegio de Barcelona con residencia en aquella ciudad, formada y constituida por el término de seis años y cuatro meses y con un capital de trescientas mil pesetas, por los Sres. Com. D. Juan Bautista Pirelli y Riva, Ingeniero Industrial y D. Carlos Fratino y Ponzano, industrial".

El valor dels actius en el balanç a 1 de setembre de 1902 pujava a 1.230.400,59 ptes., segons el següent repartiment:

Terrenys	40.588,95
Edificis	254.489,44
Motors i màquines	383.070,59
Eines de desgast ordinari	34.650,01
Eines de desgast extraordinari	21.363,31
Mobiliari	11.554,70

Materials diversos	27.073,36
Gèneres a magatzem	61.539,57
Escriptori i impresos	2.189,85
Caixa	1.946,53
Dipòsits de garanties	2.994,47
Patents	2.630,00
Deutors diversos	1.500,00
Constitució de la societat	7.745,77
Anticipacions de passivitat (assegurança incendis)	1.742,35
Despeses de direcció, vigilància i altres	75.321,69
Compte d'entregues de quotes socials	300.000,00

Per la seva part, el Llibre de Inventaris de la societat Pirelli y C^{a} que s'iniciava el setembre de 1902 –també signat pel jutge municipal suplent Arturo Ferret– donava compte dels bens patrimonials i del seu valor:

Terrenys	**40.588,90**
Banc de Vilanova a 9 setembre 1901 per 11.900 m^2	43.000,00
Deducció per elements pre-existents	-9.000,00
Despeses d'escriptura (notari Basora)	2.200,00
Pagat a l'Ajuntament el 2 juliol 1902 per 455,71 m^2	725,00
Despeses d'escriptura i peritatge	239,50
Pagat a Sr. Santacana per 1.022,70 m^2	3.474,00
Venda de 158,60 m^2 dels terrenys de Sr. Santacana	-474,00
Despeses escriptura Notari (pagades parcialment)	144,90
Acueducto Villanovés per transport canonada aigua	279,50
Construcció edificis	**254.489,44**
Murs perimetrals i altres construccions	9.831,05
Central elèctrica	73.576,14
Sala *shed* per fabricació de 1.500 m^2	89.479,83
Magatzems	38.820,08
Laboratori elèctric	18.496,31
Serveis	2.117,00
Clavegueram	7.680,00
Porta d'entrada	3.205,43
Pou d'aigua i treballs corresponents	1.265,00
Cobert	1.018,60

Honoraris arquitecte Josep Font i Gumà	9.000,00
Motors i màquines	**383.170,59**
Xemeneia	11.770,30
Generadors de vapor	74.016,82
Motor principal i dinamo	95.037,12
Xarxa elèctrica	29.622,46
Transmissions en obres i politges	9.888,69
Màquines del taller de reparacions	12.984,29
Màquines de producció	140.808,75
Canonades en obra	9.042,25
Eines de desgast ordinari	**34.650,01**
Eines de desgast extraordinari	**21.517,81**
Mobiliari	**11.554,70**
Total dels bens patrimonials	**745.971,45**

En una circular d'octubre de 1902 on es confirmaven les representacions comercials, també s'informava que la nova planta vilanovina disposaria de les patents de la casa mare, així com de maquinària i materials semblants, situació que, notificaven, "nos permite emplear sus mismas marcas tan favorablemente conocidas en el mercado espanyol". [588]

Tot i el control absolut de l'empresa per part de personal italià, moltes de les operacions també eren supervisades des del país origen de l'empresa, que des d'aquell moment s'havia convertit en multinacional o, com es deia llavors, en empresa transnacional.

Després de la primera Guerra Mundial es guanyarà autonomia amb la constitució el 1917 de la filial espanyola Productos Pirelli, S.A.

El reglament intern de la companyia recollia unes condicions laborals favorables en relació al sector cotoner, hegemònic a la ciutat, com la jornada laboral de 10 hores –flexible fins les 12 segons època i càrrega de treball– però també mesures severes en quan a qüestions de seguretat i altres aspectes disciplinaris com la prohibició de fumar.

El 1902 les exportacions de Pirelli Itàlia a l'Estat espanyol es reduïren fins un facturat de 1.023.000 lires. La planta de Vilanova tingué unes vendes encara modestes de 54.720 lires. El canvi determinant es produí l'any següent quan la

[588] Ibid.

producció local s'incrementà fins les 843.669 lires i les exportacions d'Itàlia a l'Estat no superaren les 476.000 lires. [589]

Un dels principals aliats de Pirelli dins el mercat espanyol fou l'empresa distribuïdora de material elèctric Guerin, que més endavant passaria a formar part de l'estructura de l'empresa italiana. [590]

Inicialment, com a elements motrius la fàbrica vilanovina disposava de dues màquines a vapor F. Tosssi de 150 i 50 CV, les dues acoblades a dos alternadors trifàsics Brown Boveri de 150 i 50 CV, respectivament. La fàbrica utilitzava una tensió de 200 V i una trentena de motors d'entre 1 i 2 CV de potència que movien la maquinària. Es disposava d'enllumenat elèctric amb 30 llums d'arc i 400 làmpades d'incandescència. Totes les màquines disposaven de motors independents per evitar el sistema de transmissions. Els cables de més tensió que es fabricaven eren de 1.500 V d'aïllament en cautxú. La majoria de fils i cables s'aïllaven amb diverses capes de cotó, una de goma i vernissos exteriors. [591]

Tot i que mesos abans el *Diario* presentava l'arribada de Pirelli com "un centro más de trabajo no ligado con las huelgas ni las contingencias de las crisis", les vagues no trigarien en arribar a la fàbrica de cables elèctrics.

La primera es produí només set mesos després d'iniciar l'activitat, entre el 14 d'abril i el 11 de maig de 1903 per haver admès un operari no sindicat. La crispació va anar creixent en saber que es volien contractar esquirols, i fins i tot s'enviaren reforços de la guàrdia civil.

Finalment, hi hagué un acord a gran escala que implicava els directius Giuliani, Piazza i Boselli; el representant sindical Francesc Milà i Batlle i Pau Barbé, en nom del diputat a Corts Miquel Ferrer. L'acord acceptava que l'empresa podia admetre operaris no sindicats a canvi d'indultar sense condicions a tots els vaguistes i readmetre l'operari objecte del conflicte.

El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 17 d'abril informava que grups d'obrers havien impedit que altres anessin a cobrar el sou. L'empresa havia confirmat que les nòmines eren dipositades al Jutjat Municipal, on es podrien cobrar prèvia identificació.

L'octubre de 1908 es desencadenà un nou conflicte per la suspensió d'un obrer que estava fumant en un lloc no permès, el qual es defensà al·legant que a l'exterior estava plovent.

---

589 Pizzigoni (2003), p.47

590 A la primera dècada del segle XX s'establí l'aliança entre Pirelli i Talleres Guerin, SA que estaven establerts a Sant Martí de Provençals. La distribuïdora havia estat creada pel francès Pere Guerin Lavigne a partir d´una modesta botiga d´articles de lampisteria de 1888. A finals de segle s´orientà cap a la venda de conductors i petit material elèctric. Després comercialitzaria el material elèctric fabricat per Pirelli. S'anunciava com: "Guerin S.en C. – Sucesores de Guerin y Comas, S. en C.. Casa fundada el 1890". (Nadal-Tafunell 1992, p.172)

591 Alayo (2007), pp. 413-414

Els drets dels treballadors eren defensats per una *Sociedad Obrera de Hilos y Cables Electricos de Villanueva y Geltrú*.

En aquella etapa sorgiren altres problemes menors, fins i tot una mica còmics. La direcció italiana no comprenia que s'hagués de fer festa el dijous i el divendres Sant. Les negociacions entre els directius, el govern municipal i els poders fàctics foren intenses, i la resolució final del tot sorprenent. Ho explicava Joan Ventosa i Roig: "Els *Pirellis* –com vulgarment els deia la gent– quedaren sorpresos de rebre un avís de l´alcalde perquè s´abstinguessin de treballar a les hores assenyalades i hi contestaren que, si era una obligació legal, s´hi conformarien, encara que la trobaven absurda, però que en cas contrari volien ser respectats. Després de moltes entrevistes i d´haver-hi intervingut les *personalitats* del poble, la cosa s´arreglà treballant als dos dies sencers, però abstenint-se de tocar el *pito* o xiulet que assenyalava el començament del treball per tal d´evitar l´*escàndol*". [592]

L'any 1906 estigué protagonitzat per una primera i important ampliació de la fàbrica, però també per la incertesa de l'aplicació dels aranzels duaners i la protecció de la indústria dels cables elèctrics. En aqueta qüestió tingué un paper protagonista el Fomento del Trabajo, que feia molt poc havia obert una delegació a Vilanova i la Geltrú.

El 30 d'abril d'aquell any el president de la secció local del Fomento Pere Fusté Biel enviava un comunicat al ministre de Hisenda. L'exposició a favor de Pirelli la recollia la publicació periòdica *Fomento del Trabajo* en la seva edició de maig de 1906: "modelo de instalaciones modernas y su organización se aviene a los adelantos que los inventos y las corrientes de civilización imponen, lo cual, unido a la honda crisis que atraviesa la población, es causa de que se establezca entre los obreros un verdadero pugilato para conseguir su entrada en el establecimiento". Per aquesta raó implorava: "Pirelli es digna de mejor suerte y protección, que la que imponen los nuevos aranceles de aduanas (RD 23.03.1906) que imposibilitan la competencia con el extranjero".

Amb idèntic objectiu redactaren una nota de súplica Cesare Giuliani i Caldera i de Carlo Boselli i Melada en qualitat d'apoderats de Pirelli, on detallaven l'impacte de l´aranzel per a cada tipus de cable.

El butlletí de juny de la mateixa entitat celebrava que "la cuestión Pirelli" s'havia resolt favorablement gràcies a les gestions de l'industrial vilanoví Manuel Marquès, directiu del Fomento del Trabajo.

Boselli se'n felicitava i reconeixia "el acierto del Sr. Pirelli al escoger Villanueva para fundar en España su fabrica de cables y alambres eléctricos, por la noble y decidida protección que su industria ha recibido". S'acompanyava d'agraïments a l'alcalde Soler Bertot, l'Ajuntament, Manuel Marqués, el diputat Bertran i Musitu; a Pere

[592] Ventosa (2002), p.150

Fusté, president del Foment del Treball; a Francesc Suñé, president de l'Ateneu i a la premsa local. També el periòdic *Costa de Ponent* de 7 de juliol agraïa les intervencions del diputat local Bertran i Musitu a la Junta d´aranzels del Congrés de Diputats. Cal dir que el mitjà de comunicació estava alineat amb les posicions ideològiques de Bertran.

Contemporàniament a aquestes notícies, abans d'estiu Pirelli inaugura una nova secció d´articles de goma. També *Fomento del Trabajo* se'n feia ampli ressò en la seva edició de juliol de 1906 sota el títol "Ampliaciones de la Casa Pirelli". S'hi indicava:

> El proyecto de dar a la industria mucha mayor extensión que la actual es contemporáneo de la fundación de la fabrica, pues los edificios ocupan poco más de la tercera parte del terreno adquirido. Recientemente, se ha inaugurado la fabricación de artículos de goma y caucho, que va adquiriendo mucha importancia y sustituyendo lentamente a la casa central de Milan en el aprovisionamiento del mercado español. Otra ampliación que tendrá lugar muy en breve, consistirá en añadir una crujía al shed o cobertizo que corre paralelamente a la linea del ferrocarril, destinándolo a contener nuevas máquinas para aislar hilos, flexibles, cordones y cables para devanados de dinamos, para telegrafia, telefonia y timbres, para conducciones de fuerza, etc...

S'afegia que si el tema aranzelari quedava definitivament superat s'incorporaria una secció dedicada "a la fabricación de cables subterráneos, hoy centralizada en Milan". Per tot plegat, caldria augmentar la potència dels generadors d'energia.

El *Costa de Ponent* de 1 de setembre de 1906 també feia esment de l´ampliació de la fàbrica Pirelli per a cables gruixuts: "aquesta nova, serà motiu d´alegria pera molts trevalladors que´s trovan sense feyna".

Però la cosa estigué a punt de torçar-se per interessos estratègics del govern. Aquestes eren les queixes de l'esmentat mitjà el 23 de març de 1907: "La gent de Madrid ens ho esguerra tot. Ara que la fàbrica de cabs eléctrichs comensava les obres d´aixamplis, en les que probablement hi hagueren trovat el pa unes 300 persones més, comensen a sentar els preparatius d´un tractat ab Alemanya. Resultat de tot això, ha sigut l´ordre de suspensió d´aquelles obres a la Casa Pirelli y Cía y´l consegüent desconsol de tantes families com desitjen travall. ¡Cuánta raó tenen els que diuen qu´els desgavells dels del cap-de-munt farán més autonomistes que la nostra propaganda".

El maig, però, s'anunciava que l'empresa reprenia les desitjades obres d'ampliació per part dels contractistes Martí Germans i sota la direcció de l'arquitecte Josep Font i Gumà. S'hi fabricarien els cables subterranis per transport d'energia protegits pels aranzels i, ben aviat hi hauria una nova secció dedicada a "productes de goma i similars". Les noves instal·lacions de 1.600 m^2 es construirien al nord-oest de la fàbrica actual en terrenys adquirits a la Vda. de Ruiz de Castañeda.

En aquell moment Pirelli ocupava més de 400 obrers i 30 empleats, "amb una

llarga llista d´aspirants".
La revista *Fomento* de juliol de 1903 donava notícia de la visita a la ciutat dels representants de l'empresa *Comptoir des Quincailleries Reunies de l'Est* de Fesches-le-Châtel, al departament francès de la Doubs. Es tractava d'una mena de consorci amb fàbriques associades d'un mateix producte i dedicats a la distribució de ferreteria i ferros esmaltats i estanyats, cargols, claus ...; interessats en establir-se a la zona i col·laborar amb Pirelli. Foren rebuts per representants del Consistori i per Cesare Giuliani, Francesc Font i Gumà, Pau Alegre i Sebastià Gumà.
Visitaren els terrenys de davant del Parc que foren de les dissoltes Miró, Torrents y Cía, i Saavedra y Cía, a més de Pirelli, la fàbrica de la Rambla i l'Escola Industrial.
Al *Costa de Ponent* del 11 de maig de 1907 hi trobem aquesta nota: "Fa cinc anys que Pirelli proveeix des de Vilanova tot el mercat espanyol. Sembla que l´Estat Espanyol desconeix la fabrica, doncs només cal mirar la *Gaceta* del 4 de maig referent a la llista de productes que s´han d´adquirir a l´estranger, per no fabricar-se aquí".
Amb data 1 de novembre de 1907 Cesare Giuliani deixava el càrrec de màxim directiu i la gestió quedava en mans de Carlos Boselli i Attilio Piazza. Temps després seria nomenat nou director l'enginyer Ciro Bernardini.
Els arxius Pirelli de Milà conserven una carta de 9 de desembre de 1907 enviada pel gerent Giovanni Battista Pirelli a Carlo Boselli –aleshores director de la sucursal Pirelli & C. de Vilanova- on li recrimina a ell i a Attilio Piazza la seva manca de comunicació en relació a la ineficàcia del dimitit director Cesare Giuliani.
A partir de 1908 el canvi a la direcció i l'increment dels aranzels que gravaven els cables subterranis van fer que la fàbrica Pirelli iniciés la fabricació d'aquells cables, amb la corresponent ampliació de les instal·lacions, ja esmentada. Aquell fet obligà a dotar-se d'un important laboratori d'assaigs elèctrics que arribava als 150.000 V i, en paraules d'Alayo, "sens dubte el més important de Catalunya en aquell moment". [593]
En relació als registres anuals de la contribució industrial municipal, el cas de Pirelli presenta algunes mancances semblants a les observades en altres empreses com la fàbrica del gas.
En aquells primers anys Pirelli y Cía únicament apareix com a contribuent en els exercicis 1904, 1905 i 1906. Ignorem si la posterior desaparició de la nòmina de la matrícula industrial podia tenir a veure amb la compensació de serveis a la ciutat.
El març de 1907 el butlletí *Fomento del Trabajo* de Vilanova incorporava un article de presentació dels primers cinc anys de Pirelli a la ciutat. Un text de Víctor Oliva amb el títol "Pirelli & C. Fabrica de hilos y cables eléctricos".
Recordava que el 1901 l'empresa italiana "empezó por asegurarse patentes de

[593] Alayo (2007), p.414

introducción en España para los productos a que pensaba dedicarse".
Oliva aportava molts detalls de les instal·lacions aixecades per Font i Gumà: "Los edificios, espaciosos, muy bien ventilados e iluminados, fueron construidos con estricta sujeción a las reglas de higiene del trabajo y en todos ellos campea un exquisito gusto que presta valor y relieve a construcciones de aspecto generalmente árido y desagradable".
De la instal·lació generadora amb dues màquines de vapor de doble expansió tipus Sulzer, muntades en tàndem i construïdes a Itàlia amb una potència conjunta de 300 HP. Es disposava d´economitzadors pel bon rendiment del carbó. Es comuniquen amb dos alternadors trifàsics que fan la distribució a la fàbrica.
Precisava que "los productos que se fabrican son hilos, cordones, flexibles y cables en todas sus variedades, con aislamiento de goma o de gutapercha, papel y tejidos".
Feia esment de l'ampliació de 1905 per productes de goma i de les noves instal·lacions per cables subterranis per transport d'energia de 1906. El 1907 disposava de 500 operaris "y que las vacantes son disputadísimas".
La descripció de les instal·lacions és prou il·lustrativa per situar com era la fàbrica:

> A la derecha de la entrada, en la parte que da a la Rambla, hay los almacenes de entrada y salida, con espaciosos sotanos, y a la izquierda la porteria y enfermeria. Desde la puerta, metálica y de mucho efecto artístico, cubierta por un tinglado, se admira el edificio central, de dos grandes naves, en la primera, a la derecha, hay las calderas de vapor y, junto a esta parte, una chimenea de 49 metros de altura, una de las más altas de Cataluña. Además, en ésta nave hay las dos máquinas de vapor y las dos dinamos; modelo, toda la central eléctrica de limpieza y de buen gusto. En la segunda nave hay el taller de reparaciones mecánicas: máquinas de perforar, de aserrar, de tornear, de fresar y sección de carpinteria, más un motor de gas pobre para suplir en todo o en parte la instalación generadora, si tal necesidad ocurriese. Al lado derecho de éste edificio hay un shed o cobertizo, de cinco crujías, que cobija las instalaciones de estañado del hilo de cobre, la trefilería, las máquinas de torcer y estirar los hilos para formar cables, las secciones de vulcanización y manipulación de la goma para las capas de aislantes y la cubierta [...] La complicada y hermosa maquinaria con que se confeccionan las cubiertas de hilos trenzados que se superponen al aislante, haciendo el conductor agradable a la vista y a propósito para ser combinado con la decoración de las habitaciones.

El 1907 l'empresa alemanya de cables elèctrics Felten & Guilleaume Lahmeyerwerke A.G. de Mülhein oferia a Pirelli la possibilitat de participar en la posada en funcionament de la nova planta a l´Estat espanyol. Pirelli no va accedir-hi. [594]
L'any següent començaria la fabricació de cables elèctrics subterranis per la distribució d´energia. Destacaven diverses línies a 25 kV per la companyia Riegos y Fuerzas del Ebro o un projecte a 50 kV per Catalana de Gas i Electricitat.

[594] Reales (1992), p.28

El 1910 es plantejaven una altra possible ampliació per l'elaboració de fases tèxtils –trenes de cotó i altres– que exigien alguns cables i que llavors calia subcontractar a terceres empreses. Després de les darreres inversions en instal·lacions i un nou laboratori, l'any següent s'iniciava la fabricació de cables submarins, així com de cables subterranis telefònics.

Eren moments de gran efervescència productiva, amb contínues ampliacions i bon ritme d'inversions per oferir nous productes al mercat.

El director Bernardini havia declarat: "I nostri progetti sono rimasti segreti ma non e un segreto il nostro aumento di lavoro". [595]

Prova evident d'aquell creixement era l'evolució de la plantilla: 50 treballadors el 1902, 200 el 1904, 500 el 1907, 980 el 1920 i uns 1.500 cap el 1927.

El 1914 Pirelli es fa amb el control de Compañía de Cables Eléctricos que el 1908 s´havia instal·lat a Cornellà de Llobregat. El mateix any en que s'assoleix la fita tècnica de produir un cable 1x100 mm2 a 50.000 V per Catalana de Gas y Electricidad de Barcelona.

Un dels fets transcendents de la història de Pirelli a Catalunya tingué lloc el 16 de desembre de 1917 amb la constitució de la societat Productos Pirelli, S.A. (PPSA). Significava la formalització d'una empresa filial de la companyia italiana a l'Estat espanyol amb la plena incorporació jurídica a l´economia del país i una major quota d'autonomia de gestió. [596]

Això passava en plena Primera Guerra Mundial, quan les xifres de negoci de Pirelli a Vilanova es multiplicaren, atesa la condició d'empresa proveïdora d'alguns dels països bel·ligerants.

Tot plegat anava acompanyat d'un important progrés tecnològic que situava els productes de Pirelli a l'avantguarda de la innovació en el camp del transport d'electricitat. Així, el 1917 l'enginyer de Pirelli Luigi Emanueli desenvolupava el cable OF apte per a 220 kV. Emanueli estigué a la fàbrica de Vilanova l'estiu de 1927. A Vilanova no es fabricaria el primer fins el 1953 destinat a la Central d´Escales. L'any 1930 Productos Pirelli disposava de 36 patents d'invenció.

El 1918 es fan importants progressos a l'àrea de metal·lúrgia, estratègica pel bon funcionament de l'empresa. Així ho expressava el "Bosquejo" publicat al *Boletín del Curso Politécnico* de 1958 publicat per l'Escola Industrial de la ciutat: "Entró en funcionamiento una sección de laminación y trefilería, la primera instalada en

---

[595] El nivell d'inversions en terrenys, maquinària i complements a la planta de Vilanova i la Geltrú va ser de 268.579 lires el 1910, de 392.430 lires el 1911 i 462.270 lires el 1912.
Calgueren negociacions intenses per la compra de nous terrenys de la família Santacana a la rambla de la Pau i carrer de Pere Jacas (Pizzigoni 2003, p.115)

[596] Joan Carles Alayo vincula aquesta operació amb un posterior acord de la multinacional italiana amb la francesa Compagnie Générale d'Electricité de París, fet que va permetre de controlar i dirigir des de Vilanova i la Geltrú la fàbrica de la Compañia de Cables Eléctricos situada a Cornellà de Llobregat (Alayo, 2007; p.414)

España con criterio de técnica moderna, que permitiría reducir el lingote de cobre electrolítico en hilo, hasta un diámetro de 0,08 mm; esta sección fue completada con otra de estañado de cobre y de una fundición para la preparación del bronce destinado a hilos telegráficos y telefónicos".

El 1919 s'aixecava a l'altra banda de la rambla de la Pau –davant la fàbrica– un edifici singular amb funcions de residència de tècnics i directius de Pirelli. Era una edificació d'estil noucentista obra de l'arquitecte Josep Font i Gumà, qui anys abans havia estat l'artífex de les instal·lacions de l'empresa italiana. L'edifici fou conegut popularment per "cal Terzi", perquè durant molts anys fou residència –entre altres directius– del director Carlo Terzi. El 1981 la propietat seria venuda i es convertiria en escola La Pau.

Aquell any es produí un important conflicte laboral que derivà en un locaut generalitzat que persistí durant deu setmanes i afectà prop de 1.500 treballadors.

El 20 d´octubre de 1920 s'establia a Barcelona la societat Comercial Pirelli, S.A., constituïda amb l'objectiu de l´exclusiva de venda dels articles de Productos Pirelli, S.A. Aquell any la plantilla de l'empresa fregava el miler de treballadors, i d'acord a la documentació de l'Arxiu Comarcal del Garraf el jornal mig dels homes es de 7,69 i el de les dones de 4,57.

La mateixa font registra una carta dels directius de Pirelli a l'alcaldia de la ciutat, datada a Barcelona el 19 de febrer de 1921, parlant dels drets de importació del coure: "Que durante el pasado 1920 han estado trabajando en nuestras fábricas de ésta villa hasta 530 hombres y 570 mujeres, habiendo actualmente quedado reducido su número a unos 500 hombres y 500 mujesres, cifra que irá aún decreciendo, pues empieza a dejarse sentir también en nuestra industria, la influencia de la crisis económica de nuestro país, notablemente agravada por la absolutamente deficiente protección arancelaria, la cual nos pone a menudo en condición de sucumbir ante la competencia extranjera que está invadiendo el mercado". [597]

El 1921 Pirelli es trobava a la segona posició del rànquing de les empreses espanyoles productores de material elèctric, únicament darrera de la Sociedad Española de Construcciones Electro-Mecánicas amb fàbrica a Córdoba on elaboraven material elèctric i laminats de coure. Dins del sector dels cables i conductors elèctrics, molt al darrera de Productos Pirelli, S.A. –que incloïa Comercial Pirelli, S.A.- vingueren altres fabricants com la Sociedad Española de Cables Eléctricos y Tubos Aislantes, la Sociedad General de Cables Eléctricos (abans C.E. Albó y Cía) a Cornellà de Llobregat, Conductores Eléctricos, S.A. (abans S.A. Gil) a Torredembarra, o la Compañia de Cables Eléctricos a Algorta, prop de Bilbao. [598]

---

[597] ACG, Doc. 2879 (Indústria. Documentació diversa 1928-1930)

[598] Dades del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España, 1922 (Pascual-Nadal 2008,

Un altre fet rellevant de la intensa relació de Pirelli i Vilanova i la Geltrú fou la inauguració el 1924 de la nova rambla Pirelli, un esdeveniment que comptà amb la presència del Rei d'Itàlia Victor Manuel III. El nou vial –el nom del qual s'havia aprovat el 22 de juny de 1922– s'obria com a prolongació de la rambla de Salvador Samà fins el mar.

La inauguració i la visita del monarca italià el 13 de juny causaren gran expectació a la ciutat. Els detalls de l'esdeveniment eren relatats pel *Diario de Villanueva y Geltrú* en la seva edició del 14 de juny de 1924. El monarca italià arribà a l'estació del ferrocarril procedent de Barcelona. L'esperaven l'alcalde Rafael Pollés i l'esquadró de Treviño i la banda del regiment d'Almansa.

A la fàbrica Pirelli de la rambla de la Pau el reberen el director general Cayetano Barucci; Pedro Pirelli com a president del consell d´administració d'Itàlia, Lino Vois com a director administratiu, Carlo Terzi com a director industrial, Dr. Ranucci com a cap del departament de goma, Dr. Sacchetto com a cap del laboratori elèctric, Guillermo Garcia Parreño com a president del consell d´administració de PPSA; José Bertran i Musitu, Manuel Creus i Esther i Sebastià Gumà com a consellers delegats i Guillermo Garcia Ortoll i Manuel F.Creus i Vidal com a apoderats.

Després de la visita a la fàbrica baixaren per la rambla i el carrer Ferrer Vidal per inaugurar la nova rambla de G.B. Pirelli on hi havia una mena d'arc de triomf commemoratiu. Després, la comitiva i el Rei feren visita a la Biblioteca-Museu Balaguer on Manuel Creus li va fer entrega del llibre *Mis recuerdos de Italia* de Víctor Balaguer. Aquell mateix dia el Circulo Dinástico organitzà concert dirigit pel mestre Montserrat en homenatge a la colònia italiana de la vila.

El 11 de setembre de 1927 la Pirelli de Vilanova i la Geltrú organitzà la festa commemorativa del 25è. aniversari. La festa fou presidida per Piero Pirelli, gerent de la Companyia; i per Guillermo Garcia Parreño, president del consell d´administració de Productos Pirelli. Es posà una placa commemorativa al pati central, es dedicà un donatiu de 10.000 pessetes a l'Hospital de la ciutat i es repartiren medalles commemoratives pels treballadors.

El *Diario* del 13 de setembre informava de la trobada i recordava que Pirelli "fou la primera empresa en l´elaboració de cables d´alta tensió de 130 kV i la primera en cables telefònics, fent el 1.200 parells".

Aquestes i altres dades tècniques eren corroborades al *Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial* d'octubre de 1927, fent-se ressò de la visita que l'Associació havia fet a les instal·lacions de Pirelli l'anterior 24 de juny. Acompanyats de Carlo Terzi i de Dante Borghero visitaren la secció de cables

p.241)

telefònics, amb unes "notables condicions d'higiene", les estufes per assecat de cables telefònics, les premses de plom Champigneus franceses, el laboratori elèctric, la fusteria, la secció de goma, l'àrea de manteniment i la central elèctrica i generadors de vapor.
El 1934 s'iniciava a la planta vilanovina la fabricació de les populars Wamba Pirelli, una marca nascuda a la ciutat que acabaria convertint-se en un genèric per un determinat tipus de calçat esportiu.

Pirelli i la guerra d'Espanya

En iniciar-se la guerra d'Espanya el 1936 la fàbrica Pirelli comptava amb uns 1.600 treballadors. L'empresa fou posada sota control obrer. El personal del Comitè obrer de l'empresa dirigit, entre altres, per Josep Socias Creus (C.N.T.), va acordar, en una data que s'ignora, fer imprimir vals de 5, 10, 25 i 50 cèntims i d'1 i 2 pessetes per a bescanviar al seu establiment cooperatiu. Molts súbdits italians havien penjat la bandera italiana al balcó per a protegir-se de la violència posterior al 18 de juliol. Es calcula que entre juliol i agost de 1936 es repatriaren prop de dos mil italians des del port de Barcelona. El dissabte 25 de juliol embarcaven en el vaixell *Principessa Maria* els directius italians de la fàbrica Pirelli de Vilanova i la Geltrú amb les seves famílies. L'endemà arribaven a Gènova. Fou especialment complicada l'evacuació dels italians establerts fora de Barcelona, molts dels quals serien assassinats per raó de la seva nacionalitat.
Els directius de la Pirelli vilanovina foren traslladats en un autocar al port de Barcelona i protegits en tot moment per Florenci Nolla Pastor, sindicalista de la mateixa empresa, i probablement, pel mateix Josep Socias Creus, que van intercedir en tot moment davant dels continuats controls de milicians que van trobar durant el trajecte. [599]
Els dirigents de Pirelli sempre havien estat considerats de tendències liberals. El fundador G.B. Pirelli havia apostat per la revolució lluitant al costat de Garibaldi. Certament, a mida que l'empresa assolia dimensions transnacionals, els hereus Pirelli derivaven cap a posicions més conservadores. Malgrat tot, durant l'etapa de Benito Mussolini i el període de la guerra espanyola, previs a la Segona Guerra Mundial, els Pirelli no amagaren les seves afinitats anglòfiles i aliadòfiles. [600]

---

[599] Informació facilitada per Dolors Nolla i Martorell, neboda de Florenci Nolla i Pastor.
Alessandro Benuzzi, fill de Gerardo Benuzzi, un dels directius italians el 1936, recorda alguns detalls d'aquell viatge

[600] Així ho expressava al seu dietari, no sense evident malestar, el propi Galeazzo Ciano, ministre d'afers estrangers italià i gendre del dictador Mussolini.
Del 26 de novembre de 1937: "El Duce ha sabido por una emisora británica que Pirelli habla mal de la autarquía. Por mi parte, ya le habia prevenido sobre el color de la política de Pirelli"
Del 9 de febrer de 1938: "Pirelli, siempre anglófilo, está anssioso por llegar a un acuerdo. Se preocupa por la falta de oro en caso de guerra. Cuando le dije que Maquiavelo, entre el oro y el hierro elegia a éste último, me contestó: *Hace falta tenerlo*. Pirelli es un capitalista: teme la guerra y se preocupa tan sólo por sus intereses,

Malgrat tot, una bona part dels directius italians de la Pirelli de Vilanova i la Geltrú sempre col·laboraren –de gust o per força– amb el règim feixista de Mussolini a través de les autoritats diplomàtiques a Barcelona. [601]

Els primers mesos de 1938 Pirelli aixecà una petita fàbrica a Córdoba, territori controlat pel bàndol franquista, elaborant segons la revista *Vértice* "conductores vulcanizados, cables e hilos para telefonos de campaña". Igualment, la societat Productos Pirelli establí la seva seu oficial a Sevilla on hi tenien una delegació comercial.

El febrer de 1938 la fàbrica patí diversos bombardeigs per part de l'aviació feixista que causaren la mort de la treballadora Amalia Albà, diversos ferits i danys materials de consideració per valor de dos milions de pessetes. Es dona la consideració que molts dels atacs foren protagonitzats per aviadors italians amb base a Mallorca.

Per les característiques dels seus processos i productes Pirelli fou considerada indústria de guerra, fet que suposava que molts dels seus treballadors fossin considerats indispensables i, per tant, es lliuressin d'anar al front de guerra. Eren popularment coneguts com "emboscats". Els greuges comparatius en relació a altres empreses provocà manifestacions de protesta contra "els joves obrers de la casa Pirelli que es neguen a prendre les armes per combatre als invasors". [602]

El *Butlletí de Defensa Local* informava que: "s'organitza instrucció militar en horaris especials per al personal de Pirelli que treballa a torns continuats".

El 1938 s'instal·laren uns menjadors pel personal de Pirelli a l'antiga Escola Montessori, cantonada rambles de la Pau i Ventosa.

---

incluyendo los que posee en Inglaterra"

De 5 de juliol de 1938: "Pirelli, con su inocencia nada ingenua, vino a pedir dinero para el Instituto de Política Exterior (·/·) Me habló de la situación de Londres, que considera grave. Se las quiere dar de intransigente y hasta de germanófilo".

[601] Arnau Gonzàlez detalla les donacions que Comercial Pirelli, S.A. feia el 1931 a l'agrupació *Fascio Italiano* de Barcelona.

Igualment, a la llista de donants de la festivitat de la *Befana Fascista* (Epifania Feixista) de 1935 organitzada pel Fascio de Barcelona, hi apareixen molts directius de la Pirelli vilanovina: Ing. Terzi, Borghero Dante, Dott. Ranucci, Dott. Sacchetto, Ing. Benuzzi, Ing. Gino Ceradelli, Domenico Villotta ...

Gonzàlez (2008), p.60

[602] El *Full Oficial del Consell Municipal* de l'any 1938 presentava diverses proclames crítiques contra els "emboscats" de la Pirelli:

De dijous 2 de juny de 1938: "–Papa, quan seré gran vull anar a treballar a "cân Pirelli" a tirar un carratonet; –Perquè?; –Perquè així no aniré a la guerra"

De dijous 2 de juny de 1938: "Ahir marxaren uns quants de la lleva del 26. No hi eren tots, naturalment. Els qui treballen a *cân Pirelli* són *insubstituïbles*. Hi han treballs en aquesta indústria que ho poden fer els que fan refugis i homes que en certa indústria estan bastant parats, a pesar de que el Govern donà un plaç prudencial per a substituir el personal cridat a files"

A l'edició de divendres 3 de juny de 1938: "De la conversa entre dues dones: –Tú sí que estàs bé ; –I això?; –Mira: busco feina i no en trobo; el teu home i el meu són de la mateixa lleva. El meu és al front, passant totes les penalitats i exposant-se la vida, i el teu home i tú i la teva filla treballant a *cân Pirelli* i guanyant tots plegats 90 duros setmanals, mentra a casa meva no hi entra cap *calé* i tinc de mantenir al meu fillet. Que et sembla?"

La gran desfeta per la fàbrica Pirelli arribà la tarda del 21 de gener de 1939, poques hores abans de l'entrada de l'exèrcit franquista a Vilanova i la Geltrú. Les tropes republicanes en retirada van provocar la voladura de bona part de les instal·lacions de l'empresa.

Eren al voltant de les tres de la tarda, i cap a les set del vespre entraven a la ciutat les primeres columnes del Cuerpo de Ejército Marroquí del general Yagüe. D'aquest episodi dramàtic en parlaven els informes de l'italià Giuseppe Luraghi (1905-1991), secretari del consell d'administració de l'empresa La Nacional Pirelli dedicada a la fabricació de pneumàtics a Manresa, i uns dels homes forts de l'empresa italiana a Catalunya. Fou el comissionat de la multinacional per fer supervisió de tot allò que passava a Catalunya i, especialment, de la situació de les propietats i els treballadors italians. Respecte la destrucció del 21 de gener s'hi diu, en italià a l'original: "la destrucció, minuciosament preparada durant prop de 24 hores d'una companyia de dinamiters enviada expressament per la sots-secretaria de Guerra amb comandament d'un capità de l'exèrcit roig i sota el guiatge d'un especialista alemany exiliat, es van fer explosions que van durar dues hores, després l'obra es va completar amb l'incendi.[...]". [603]

La memòria justificativa redactada per l'empresa l'abril de 1940 per acollir-se als beneficis de la llei de 16 de març de 1939 sobre bestretes per a la reparació dels danys també en donava detalls: "El 16 de enero de 1939, se presentó en la fábrica un sujeto portador de una credencial de la Subsecretaria roja de armamentos, que le autorizaba a evacuar y destruir aquella [...]".

L'evacuació de les matèries primeres i manufactures emmagatzemades durà fins la tarda del 20: "Ese día, llegó una brigada de dinamiteros[...] que se apresuraron a colocar explosivos en todos los puntos vitales de la industria [...] haciendo alarde de un lujo de detalles que rebelaban una dirección técnica. Hacia las 12,30 horas del dia 21, se produjeron las primeras explosiones, sucediéndose durante unas dos horas. A las voladuras siguieron los incendios".

Aleshores, la fàbrica Pirelli donava feina a uns 1.200 treballadors i el peritatge dels costos de reparació estructurals avaluats per l'arquitecte municipal Josep M. Miró Guibernau xifraven aquests en 5,7 milions de pessetes, als que calien afegir 12 milions més pel cost de la maquinària.

S'havia preparat un exhaustiu informe datat el 6 de febrer i titulat "Notas sobre el estado en que se hallan los edificios, la maquinaria e instalaciones de la fabrica Productos Pirelli después de las voladuras, destrucciones e incendios realizados por los marxistas el dia 21 de enero de 1939 antes de la llegada del glorioso ejército nacional. on es deia que "el desastre, que las hordas marxistas han procurado a las Fábricas de Villanueva y a esta población, no hubiera podido ser de mayor

[603] Archivio Storico delle Industrie Pirelli (Milano)

envergadura". Anava signat, entre altres persones, pel director tècnic Carlo Terzi, l'alcalde Santiago Díaz Moyano o l'arquitecte municipal.

Així les coses, el dissabte 18 de març de 1939 tingué lloc una manifestació a la plaça de la Vila en favor de Pirelli i la seva continuïtat. Els fulls de la convocatòria indicaven la voluntat de "poder demostrar nuestra simpatía y nuestra adhesión a la Casa Pirelli como leve compensación a los beneficios que nos ha otorgado" i, alhora, protestar pel "dolor, el oprobio y la vergüenza de que se haya cometido el incalificable crimen de destruir la fábrica Pirelli". Es convidava els assistents a fer una recollida de signatures.

Després de la desfeta, calgueren gestions a alt nivell per garantir la continuïtat de l'empresa italiana a Vilanova i la Geltrú, que en plena guerra havia muntat una planta productiva a Córdoba, territori "nacional".

Segons Arnau Gonzàlez Vilalta, després de la destrucció "las autoridades diplomaticas italianas presionaron a las franquistas para que colaboraran o simplemente pagaran la reconstrucción de la planta". La sol·licitud la feia directament el primer mandatari de l'empresa Piero Pirelli –fill del fundador– , el maig de 1939 en una visita a Espanya. Alhora, es demanava la intervenció de Galeazzo Ciano, ministre d'afers estrangers italià i gendre de Mussolini. [604]

El juliol de 1939 Ciano s'entrevistava amb representants de l'empresa italiana i del govern de Franco. El 10 arribava a Barcelona i l'endemà feia diverses visites a Cornellà, Sitges, Vilanova i la Geltrú i Tarragona.

A la rambla de Vilanova i la Geltrú, Ciano i Serrano Suñer, ministre de Governació, foren rebuts per l'alcalde –aleshores encara *comandante militar de la plaza*– Santiago Díaz Moyano; pel Cap local de la Falange, Pau Alegre Pi; i també per Carlo Terzi, director de la planta vilanovina de Pirelli, Josep Bertran i Musitu, president del Consell d'Administració de Productos Pirelli. S.A. des de 1917 i pel director general de les fàbriques Pirelli del país Sr. Malfatti. En relació a aquest capítol, aportem unes darreres notes addicionals provinents d'un informe no signat –probablement de G. Luraghi– de 6 de juliol de 1939 s'hi llegia: "A la primera notícia de la destrucció, la Societat Pirelli ha volgut donar màxima prioritat en la direcció desitjada. El Dr. Piero Pirelli ha tingut l'honor d'haver estat rebut recentment a Burgos pel sots-secretari del Ministeri d'afers estrangers espanyol Sr. Bárcenas, al que ha suggerit que la destrucció de l'establiment no ha tingut caràcter fortuït en relació a les accions de guerra; sinó que ha estat un acte premeditat de clara represàlia política per l'odi a Itàlia i el feixisme, de la que l'organització Pirelli havia estat assenyalada com a clar exponent". [605]

---

[604] D'un informe de 12 de juliol de 1939 del Consolat italià a Barcelona (Archivio Storico Diplomatico del Ministerio degli Affari Esteri). Gonzàlez (2008), p.283

[605] Archivio Storico delle Industrie Pirelli (Milano)

Així doncs, es justificava l'acció pel seu caràcter italià i feixista més que per la propietat capitalista de l'empresa. L'informe justificatiu per acollir-se a les indemnitzacions indicava que "gran quantitat d'operaris romanen sense treball i gran nombre de famílies resten a la indigència" i es valorava que la construcció d'una nova planta i la represa de l'activitat comportaria una despesa de prop de trenta milions de pessetes.

A nivell local, les actes de la comissió de govern municipal de 13 de febrer de 1939 recullen que el plenari es solidaritzà amb l'empresa Pirelli i s'inicià una recollida de signatures de suport a la continuïtat de l'empresa a la ciutat. Les mateixes actes de la comissió de 13 de març de 1939 indicaven que l'Ajuntament convocava una gran manifestació d'adhesió popular en favor de l'empresa italiana. Finalment, l'acord de govern de 12 de maig de 1939 registra que la corporació municipal elaborà un pressupost extraordinari de 500.000 pessetes per la compra de terrenys que serien cedits a Pirelli per la seva reconstrucció i ampliació.

Durant el temps de reconstrucció el 1940, els processos de fabricació de les espardenyes Wamba passaren provisionalment a les instal·lacions de la fàbrica tèxtil de ca l'Escoda al carrer Sant Roc.

Postguerra i expansió

El 1942 la revista *Vértice* publicava un monogràfic commemoratiu del 40è aniversari de la fàbrica Pirelli a Vilanova.

Amb la dialèctica inflamada pròpia del moment s'hi recordava que: "Al estallar el Glorioso Movimiento Nacional, el Grupo entero, fiel a su historia y a la significación de sus dirigentes, le prestó su adhesión inmediata y entusiasta, no ignorando los peligros a que se exponía sus enomes intereses arraigados en zona roja [...] Los enemigos de España, tanto más implacables cuanto más inminente veian su total derrota, se ensañaron con las fabricas de Villanueva y Geltrú en los últimos momentos de su nefasto dominio".

Aleshores, Pirelli tenia actives a Catalunya les següents societats: Productos Pirelli S.A.; Comercial Pirelli S.A.; Nacional Pirelli S.A. i la Compañia de Inversiones S.A. Aquesta darrera –constituïda el 5 d'octubre de 1931 a Barcelona–, tenia l'objectiu de donar suport financer a les altres.

És evident que les dimensions físiques i quantitatives de Pirelli trastornaren des del primer moment la vida quotidiana de la ciutat i, molt especialment, del seu barri marítim. L'entrada de materials es feia per la porta que la fàbrica tenia a la rambla de la pau just enfront de l'actual carrer Àncora. El transport de materials i mercaderies amb carros entre l'estació i la fàbrica a través dels carrers Forn del Vidre, Llibertat i rambla de la Pau era constant. El coure, el plom i altres materials arribaven en ferrocarril; i amb aquest mateix mitjà de transport es conduïen moltes

de les bobines de producte acabat cap a Barcelona i altres indrets. Així mateix, Pirelli disposava d'un magatzem específic pel negre fum, material molt utilitzat en la fabricació dels cables, al carrer Immaculada a tocar de l'església de mar. No cal dir que aquell transport, tot i ser un trajecte curt, embrutava carrers i vials de gran manera extrema.

Un altre element a considerar durant els primers anys quaranta, comú a la resta d'empreses, eren les restriccions elèctriques que afectaven el ritme productiu. Pirelli disposava d'una central tèrmica que consumia de 80 a 90 tones de carbó diàries.

El 1943 s'aixecava sobre la rambla Pirelli el pont cobert de vianants, una de les construccions més singulars de la Pirelli de postguerra.

El 8 de juny de 1949 el dictador Francisco Franco visitava oficialment la fàbrica Pirelli de Vilanova i la Geltrú. Acompanyat per l'alcalde Ferrer Pi, a la porta de la fàbrica foren rebuts pels membres del Consell d'Administració de Productos Pirelli, S.A., encapçalats pel seu president Josep Bertran i Musitu i els Srs. Miquel Mateu, Molins i Malfatti; pel director general Guillermo de Azcoitia, el director tècnic Carlo Terzi i altres directius.

Després feren una detallada visita a les instal·lacions industrials, incloent l'escola d'aprenents creada el 1941.

A finals de la dècada la planta arribava als 1.700 treballadors i continuava ampliant-se. La simbiosi era perfecta entre la ciutat i una direcció d'empresa paternalista i fidel al règim franquista. El cronista Pedro Serra Briones no relatava així a l'edició del 11 de juny de 1949 del setmanari *Villanueva y Geltrú*, rèplica del vell *Diario*: "porque en efecto, la Pirelli es como una robusta columna o como un árbol gigantesco de cuya savia va alimentandose el 30% de las hormigas que somos los villanoveses, y cuyas ramas se extienden por todo el ámbito de la población en una explosión de progreso". Fidelitats i adhesions que s'evidenciaven més a les grans diades commemoratives, com la del 11de setembre de 1952 quan es festejaven els 50 anys de Pirelli a Vilanova i la Geltrú.

El *Villanueva y Geltrú* de 20 de setembre d'aquell any informava de l'arribada de 5.000 *pirellistes* vinguts en caravana de 74 autocars, en turisme o en tren, de les seus de Barcelona, Manresa, Cornellà o Torredembarra. Després de la prescriptiva missa de campanya reberen la benvinguda de Bertran i Musitu, president del Consell d'Administració; i del director Carlo Terzi. Després es concediren medalles i premis pels treballadors, d'acord als anys de servei a l'empresa

Però no tot eren lleialtats i "adhesiones inquebrantables". La vaga dels tramvies de Barcelona de 1951 havia despertat la consciència de les classes populars, esmicolada de feia temps per la guerra i la repressió de la dictadura franquista. A l'abril de 1954 s'organitza a Pirelli la primera vaga del franquisme a Vilanova i la

Geltrú. L'increment continuat del cost de la vida i els baixos salaris catalitzaren les protestes obreres. Com hem comentat anteriorment, el nivell de salaris, però també el grau de reivindicació i conflictivitat obrera a comarques, eren inferiors als de la zona metropolitana.

A la Pirelli vilanovina va mobilitzar-se especialment el personal proper a organitzacions, encara clandestines, com la UGT o l'HOAC (Hermandad Obrera de Acción Católica). Els negociadors per la part obrera toparen amb la posició immobilista del director Terzi que fou replicada per vagues parcials en algunes seccions o l'adopció de mesures de baix rendiment.

El conflicte derivà en l'acomiadament i suspensió de diversos treballadors. Els treballadors acomiadats no tingueren opció de readmissió fins l'amnistia laboral de 1978. [606]

Carlo Terzi Fugazza (1890-1971) estava casat amb Carme Gumà i Carreras, neta de Francesc Gumà i Ferran, impulsor del ferrocarril i un dels artífex de l'arribada de Pirelli a Vilanova. El 1962 Terzi, ja jubilat, rebé la medalla al Mèrit en el Treball.

Un esment a part mereixen les divisions d'accessoris i muntatges i la fusteria de la fàbrica. Aquesta darrera instal·lació s'erigí el 1957 amb uns 35 treballadors amb l'objectiu de fabricar i reparar les bobines de fusta amb que s'expedien els cables elèctrics,

A partir de 1965 s'organitzà el departament d'accessoris i muntatges amb uns 70 treballadors dedicats al muntatge i instal·lació de cables elèctrics, així com l'elaboració d'alguns dels accessoris necessaris.

El *Boletín Informativo del VI Curso Politécnico* de l'any 1958 incorporava un "Bosquejo" de la indústria local on s'anotaven diverses dades històriques de Pirelli i la seva evolució. En relació a la superfície de l'empresa donava les següents dades: 1.000 m2 el 1902, 55.000 m2 el 1922 o 126.500 m2 el 1958.

En quan a la potència instal·lada: 160 CV el 1902, 1.600 CV el 1922 i 4.500 CV el 1958. Finalment, l'evolució dels treballadors havia estat: 50 treballadors el 1902, 1.500 el 1922, 1.800 el 1949 i 2.287 el 1958.

El 1958 es fabricaven cables telefònics, cables de distribució, cables d'oli fluid OF de 220 kV, a més de productes diversos de goma: coixins, matalassos i altres productes de goma espuma, corretges de transmissió, guants de goma, ampolles de polietilè, bosses d´aigua calenta…

Les produccions anuals en aquell exercici eren de 8.000 tones de cables d´energia, 7.200 t de fils i cables aïllats, 2.800 t de cables telefònics i telegràfics i més de 2.500 t de productes diversos de goma.

El 1961 el president del consell d'administració de Pirelli era Guillermo de

[606] Moral-Farré (1981), p.17

Azcoitia, el conseller i director general Orfeo Gallo i el sots-director general Martín Garrido. Era el mateix any en que l'Orfeó Pirelli actuava al Palau d'esports de Barcelona. A nivell de multinacional Alberto Pirelli traspassava la direcció del negoci al seu fill Leopoldo, net del fundador.

El 1962 Productos Pirelli era el principal productor de cables elèctrics de l'Estat espanyol amb 3.869 obrers. El seguien Aismalíbar (1934) de Montcada amb 1.111 obrers i Conductores Eléctricos Roqué (1921) de Manlleu amb 469 obrers.

El setembre de 1963 s´inaugurava i entrava en funcionament l´economat laboral de Pirelli a la cantonada dels carrers Recreu-Vapor. La primera planta del nou edifici acollia la Obra de Educación y Descanso. Fins la guerra civil l'antic economat es trobava a la cantonada de rambla de la Pau i carrer de Pere Jacas.

El 1966 el capital social de Pirelli era de 1.000 milions de pessetes i a Vilanova i la Geltrú es disposava de 200.000 m^2 –dels quals 130.000 m^2 edificats– i 2.500 treballadors. La potència era de 17 milions de kWh i el consum del carbó per les calderes de 8 milions de quilos. La producció era de 80 tones diàries de cables i 23 t diàries d'articles diversos de goma. Son dades recollides a les conclusions del *I Consejo Económico Sindical Comarcal. Estructura económica y posibilidades de desarrollo de la comarca de Villanueva y Geltrú* de 1967.

En relació als articles diversos de goma, el gener de 1968 Pirelli inaugurava una nova planta a la zona de La Plana amb una superfície de 80.000 m^2, dels quals 18.000 m^2 edificats. S'hi elaborarien corretges de transmissió, mànegues de pressió, paviments de goma, bosses d'aigua calenta i altres. S'hi traslladarien més de 700 treballadors de la vella fàbrica de la rambla Pirelli.

A partir del 12 de juny de 1969 José Felipe Bertran Caralt es convertia en nou president del Consell de Productos Pirelli.

De feia molts anys que la fàbrica Pirelli disposava de vies de ferrocarril que derivaven de la línia principal i que s'endinsaven a l'interior del recinte. Ignorem si mai es van utilitzar per la càrrega i descàrrega a l'interior de la fàbrica, però el cert és que el 1971 l'empresa cedí a la ciutat l'espai que ocupava al sud de la via del tren entre la rambla Pirelli i la rambla de la Pau.

En aquells anys Pirelli no únicament esdevindria l'empresa més gran i emblemàtica de Vilanova i la Geltrú, sinó que es convertiria en una referència i un dels vaixells insígnia de la indústria catalana.

Amb els anys la societat italiana a Vilanova modificaria la seva denominació social: de Productos Pirelli a Cables Pirelli, Pirelli Cables, Pirelli Cables y Sistemas ... ; passant en determinats moments per la segregació de la divisió de cables òptics que constituïen la societat diferenciada de Pirelli Telecom.

El 1984 la factoria de Pirelli-La Plana que s'havia construït el 1968 per la producció de productes diversificats (corretges de transmissió, mànegues de pressió, bosses

d'aigua calenta i altres), es separaria jurídicament de la matriu constituint Productos Industriales del Caucho, S.A. (PICSA) amb uns 400 treballadors.
La planta de rambla Pirelli continuaria dedicant-se a la fabricació de cables elèctrics aïllats sota la raó de Cables Pirelli, S.A. amb una plantilla propera al miler de treballadors. Però aviat, la direcció de la multinacional prendria l'acord de desprendre's de la divisió de productes diversos després de les pèrdues per l'intent fallit de la compra del fabricant de pneumàtics Continental, i quedant-se únicament amb els negocis dels cables elèctrics i els pneumàtics.
Això va provocar que el 1993 l'empresa nord-americana Dayco P.T.I. es convertís en la nova propietària de PICSA. Més endavant, la fàbrica vilanovina de corretges de transmissió passaria a mans de la italiana Megadyne Rubber, S.A.
Mentre, entre 1985 i 1986 la fàbrica de cables elèctrics va haver d'afrontar un pla de viabilitat pilotat pel director general Fernando González. La reestructuració racionalitzaria les unitats de negoci i reduiria la plantilla a través d'un sistema de prejubilacions.
El 1986 la fàbrica vilanovina iniciava la fabricació de cables de fibra òptica en paral·lel a la producció de cables elèctrics. En aquest sentit, es faria un important esforç de recerca i innovació.
Un any després s'inaugurava la nova fàbrica Cavigel al nord de la ciutat focalitzada en la fabricació de cables bàsics per a la construcció *building wire*, i amb criteris de màxima eficiència i productivitat. Era una planta amb processos molt automatitzats d'acord amb els principis del *Computed Integrated Manufacturing* (CIM).
El 1992 la planta vilanovina assolia dues fites rellevants. D'una banda s'iniciava la fabricació de cables òptics tipus OPGW (Optical Ground Wire), un dels productes que més projecció tindrien en anys posteriors; i per altra banda Xavier Cardona i Torrandell es convertia en nou director general i, per primer cop, un vilanoví ocupava el més alt càrrec de la filial catalana.
El 1998 la multinacional italiana feia l'adquisició internacional de la divisió de cables elèctrics de Siemens. Aquesta operació faria que la planta Fercable de Sant Vicenç dels Horts, al Baix Llobregat, passés a dependre de Vilanova i la Geltrú.
En anys posteriors tindrien lloc altres moviments estratègics de gran abast que directa o indirectament afectarien les plantes vilanovines. Així, el 2001 els negocis de cables elèctrics i cables de fibra òptica tindrien una personalitat jurídica diferent, separant així les empreses Pirelli Cables y Sistemas, S.A. amb uns 500 treballadors i Pirelli Telecom Cables y Sistemas España, S.L. amb uns 210 treballadors. Temps a venir tornarien a ajuntar-se.
El 2001 l'Ajuntament aprovava el Pla Parcial del trasllat de les instal·lacions de Baix a Mar, i un any després s'iniciava el procés de venda i enrunament de la històrica fàbrica de la rambla Pirelli després de cent anys d'existència.

Pirelli Cables y Sistemas tancava un acord de venda de les velles instal·lacions amb el Grup Garraf Mediterrània, S.A. –promotora de l'Espai Pirelli– format pel Grup Qualitat, Caixa Manresa i Caixa Sabadell.
En paral·lel, l'empresa adquiria uns terrenys a la zona de la Masia del Notari, confluència de la carretera de Vilafranca del Penedès i l'autopista Pau Casals, i aixecava dues plantes industrials –una per cables elèctrics i una per cables òptics– i un edifici d'oficines. El 2002 Xavier Cardona deixava la direcció general vilanovina, i durant quatre anys ocuparia càrrecs de responsabilitat internacional a Milà. A partir d'aquell moment Manel Milà i Vidal es faria càrrec de l'empresa. Entre 2004 i 2005 es traslladarien les instal·lacions a la nova ubicació i es començaria l'activitat. A nivell intern, la planta de Cavimar es convertia ara en Cavinova.
Entre 2005 i 2012 Francesc X. Acín i Jover seria el nou director general de la filial catalana, relleu que recolliria el 2013 Jordi Calvo i Rovira.
El 2005 la multinacional Pirelli adquiria Telecom Itàlia, una operació que implicaria la venda del negoci dels cables. Aquell moviment provocaria dues derivades subsegüents: la compra global de la divisió de cables per part del grup inversor nord-americà Goldman Sachs, i el canvi de nom. Per la part dels cables, l'històric nom de Pirelli donaria pas al nounat de Prysmian. La marca Pirelli quedaria reservada únicament pels pneumàtics
Per tant, l'empresa vilanovina passava a aixoplugar-se sota la raó Prysmian Cables y Sistemas. La relació de Prysmian i Goldman Sachs tindria poc recorregut. De fet, la seu central de l'empresa no es va moure de Milà i els gestors reals sempre foren els mateixos. Per tant, el 2007 Prysmian entrava a cotitzar a la Borsa de Milà.
El 2011 s'activava una nova operació estratègica global. Aquell any naixia Prysmian Group per fusió de la italiana Prysmian i la holandesa Draka. De fet, fou una adquisició de la segona per part de la primera. El 1910 havia nascut a Holanda l'empresa fabricant Hollandsche Draad & Kabel Fabriek. El 1970 fou adquirida per Philips, fins que el 1986 s'independitzaria novament d'aquesta amb la raó social de Draka.
Fruit d'aquesta adquisició dues plantes del grup holandès passarien a dependre de la gestió de la Prysmian de Vilanova i la Geltrú, una fàbrica de cables elèctrics a Santa Perpètua de Mogoda –al Vallès Occidental– i una planta de cables òptics a Cantàbria. En anys posteriors es tancaria la planta de Sant Vicenç dels Horts, i l'activitat productiva de la planta vilanovina de Cavigel s'integraria a la fàbrica de la Masia del Notari.
El 2018 es feia un pas més i la multinacional Prysmian feia l'adquisició global del fabricant nord-americà General Cable, que a Catalunya disposava de plantes a Manlleu, Abrera i Montcada i Reixac. La posterior reordenació industrial duria el

tancament de les plantes de Montcada i Manlleu. Així, doncs, l'activitat industrial de Prysmian a Catalunya es limitaria a les fàbriques de Vilanova i la Geltrú, Abrera i Santa Perpètua de Mogoda.

El *pirellisme* a Vilanova i la Geltrú

Deia Francesc Cabana: "moltes multinacionals a Catalunya han aconseguit tenir el sentit de l´arrelament".[607]

De ben segur que Pirelli és una d'aquestes empreses que confirmem aquella afirmació. Com hem vist, i des del primer moment –i això vol dir abans de la seva instal·lació– Pirelli i Vilanova i la Geltrú van fer camí plegats i van teixir una important xarxa de complicitats.

L'empresa italiana no ha estat exempta de conflictes al llarg de la història, però com indicava l'historiador Albert Virella al *Setmanari de Vilanova i la Geltrú* de 3 d'agost de 1977: "val a dir que en aquesta empresa els conflictes han estat l´excepció de la norma, ja que la via de la negociació ha donat, gairebé sempre, resultats de bona avinença".

Això podia ser degut a l'entorn d'aïllament respecte altres realitats industrials més reivindicatives o conflictives, o potser al pes de les relacions personals i de proximitat en una comunitat relativament reduïda. O tal vegada, com deia Virella: "sense negar a aquesta empresa el seu caràcter multinacional, caldria afegir que es tracta d´una *multinacional a la italiana*. I en tot hi ha matisos!".

Pirelli visqué a Vilanova els moments de màxima activitat i ocupació durant els anys cinquanta i seixanta del segle XX, quan la dictadura franquista oferia un tímid oberturisme que, afegit a una favorable conjuntura internacional, permeteren un desenvolupament econòmic sostingut.

D'aquelles èpoques s'han arrossegat molts dels tòpics que pretenien definir la singular relació de Pirelli i el seu entorn. Apareix aquí el concepte de *pirellisme*. El fet de treballar a Pirelli era una mena de doctrina, una etapa professional marcada per una colla de dogmes no escrits que en cap cas podien ignorar els condicionants d'una empresa molt paternalista, lleial al franquisme i que exercia un control sever sobre els mitjans de producció, també els treballadors. Aquesta actitud, però, no estava renyida amb una clara permissivitat que permetia treballar amb una pressió suportable.

Els sous reduïts quedaven compensats per diverses mesures de protecció laboral i l'oportunitat, quan no facilitat, per poder exercir la pluriocupació. Allò tant nostrat de "anar a fer hores". Tòpics a l'estil que a Pirelli es treballava més aviat poc, que la societat local es dividia entre els que treballaven a Pirelli i aquells a qui els

[607] Cabana (1984), p.34

agradaria de treballar-hi, o bé aquell que deia que hom anava a la Pirelli, però després treballava de fuster, lampista, pagès o mariner.
Fruit d'aquestes consideracions, molt arrelades a la societat vilanovina, es fomentà un suposat mecanisme pel qual, i per assegurar-se l'entrada a Pirelli, una part dels joves anaven a l'Escola Industrial a fer el peritatge, i altres feien comerç als Escolapis o en alguna acadèmia.
La feina a Pirelli era assegurada, era *la Casa Gran*, on tothom hi cabia i tothom podia gaudir d'oportunitats. Era, en definitiva, una mena de vitalici per a tota la vida i, com deia Xavier Garcia: "[...] Entrar al Pirelli havia estat, durant molts anys, la màxima aspiració dels pares vilanovins per a llurs fills, sigui en peonatge, o en alguna branca d´ofici, o a les oficines, Representava tenir una pòlissa de garantia de seguretat i de seriositat". [608]
Però aquelles suposades condicions d'avantatge que oferia Pirelli no foren exclusives d'aquells anys. Des del primer moment Pirelli es desmarcà de les empreses cotoneres de la ciutat que, en general, oferien condicions de treball més precàries.
En aquest sentit era ben il·lustratiu el text que presentava el setmanari *Democràcia* el 10 de setembre de 1927 amb motiu del 25 è aniversari de la fàbrica Pirelli:

> Regían en todas partes horarios agotadores y a las cinco de la mañana las campanas de las fábricas llamaban a los trabajadores, mujeres en su inmensa mayoria, a comenzar la tarea que no habia de terminar hasta las siete dde la noche, con una sola parada de media hora, por la mañana y tarde, y un descanso de hora y media para comer al medio día. Por esto al inaugurarse la casa Pirelli, que adelantándose a las prescripciones legales estableció una jornada dos horas más corta, acudió a la misma todo el elemento joven de otras fábricas, sintiéndose pronto su influencia en el mercado del trabajo local, pués los demás industriales vieronse obligados a modificar sus condiciones, so pena de perder a los mejores obreros cada vez que la casa Pirelli inauguraba una nueva sección [...] Acusaron a la nueva fabrica de desmoralizar a los obreros. Esto y la gran independencia que en la misma gozaban todos los empleados, les hizo arrastrar la antipatia de otros patronos, gente que nacida en el siglo XIX seguia pensando como sus tatarabuelos [...] Deseamos que una prosperidad siempre creciente le permita ser modelo del patrón moderno y culto, que no considera a los obreros como meras máquinas, sino como colaboradores indispensables a la producción, que además de una retribución por su trabajo, tienen derecho a ser respetados en su dignidad como trabajadores y en su libertad de consciencia como ciudadanos.

Un bon testimoni de les formes i condicions laborals dels treballadors de la Pirelli en els primers anys de funcionament fou Joan Ventosa i Roig. Un observador privilegiat de la Vilanova del primer terç del segle XX –cooperativista, alcalde, diputat a Corts o conseller de la Generalitat– que a l'exili mexicà de la postguerra va escriure unes *Memòries d'infantesa i de joventut*. Els textos recollien detalls concrets

[608] Garcia Soler (1982), p.33

i exhaustius de la vida quotidiana de Pirelli gràcies, segurament, al seu bon amic Joan Pujol, aleshores directiu de l'empresa italiana.

Ventosa deixava escrit: "Al principi, es construí només la secció de flexible, en el tros comprès entre la via del tren i el carrer de l´Àncora. Encara que petita de moment, aquella indústria produí una revolució a Vilanova pels nous mètodes de treball i pel tracte del personal. Aleshores, encara, a les fàbriques de teixits i filats, única gran indústria de Vilanova, treballaven de les 5 del matí a les 7 de la tarda, amb una hora i mitja per a dinar i dues mitges hores per a esmorzar i berenar. Aquest horari bestial allunyava de les fàbriques molta gent, que preferia vegetar en oficis i comerços que, amb prou feines, donaven per a viure, que no pas acceptar una vida de presidiari. La casa Pirelli establí un horari de 7 a 12 del matí i de 2 a 6,30 a la tarda, o sigui 9 hores i mitja, cosa que provocà la indignació dels altres fabricants, que deien que els italians venien a *desmoralitzar* el treball". [609]

Ventosa confirmava determinats aspectes ideològics que potser justificaven algunes de les situacions apuntades: "A més, la casa Pirelli tenia, aleshores, fama merescuda de liberal. El seu fundador havia lluitat al costat de Garibaldi, a Itàlia, mantenia, en el tracte amb els obrers, una conducta exemplar i, a Vilanova, mantingué la mateixa actitud, que no fou, sempre, corresposta pel personal. Això féu que allà hi anés a parar la major part d´obrers de caràcter independent, poc avinguda a les coaccions dels altres fabricants, i, entre aquests obrers i empleats, en figuraven molts dels que portaven la direcció del Partit Federal i dels sindicats obrers".

Joan Ventosa destacava també el paper rellevant d'alguns directius italians que destacaren especialment a l'hora d'integrar-se a la ciutat. Aquest era el cas de Carlo Boselli: "Un home de gran cultura literària i que tenia alguna cosa publicada a Itàlia i que dominava el castellà completament. Per a ensenyar els obrers, vingueren, també d´Itàlia, un empleat secundari, en Borghero, i un català que treballava a la fàbrica de Milà, on havia anat a parar fugint de les *quintes*. La casa Pirelli, perquè pogués tornar a Espanya, li pagà la *quinta* – aleshores, pagant 30 duros, no s´anava a servir".

Alguns dels directius catalans de Pirelli, com el mateix Carlo Boselli, Gaetano La Villa o Ettore Sacchetto, entre altres, es vincularen molt directament a associacions com la Casa degli Italiani di Barcellona, la Società Dante Alighieri o la Camera di Commercio Italiana di Barcellona. [610]

---

[609] Ventosa (2002), p.148

Com a complement, cal indicar que Carlo Boselli havia nascut a Milà el 1876. Fou destinat a Espanya com a directiu de la Pirelli vilanovina. Es convertí en un estudiós de la llengua i la literatura espanyola, de manera que de retorn a Itàlia deixà l'empresa i es dedicà a l'ensenyament del castellà. Alhora, fou autor de diverses gramàtiques i diccionaris en llengües italiana, castellana i francesa, i traduí a l'italià obres de Blasco Ibáñez, Palacio Valdés, José Maria de Pereda, Pérez de Ayala i altres.

[610] El 1911 es fundava a Barcelona la *Casa degli Italiani* que substituïa l'antiga *Società di Beneficenza* de 1865. Aquella havia fundat el 1882 les escoles italianes de Barcelona. El 1910 es documenten diversos ajuts de la Pirelli catalana

Però no tot foren flors i violes en aquesta suposada relació balsàmica entre els treballadors locals i els directius transalpins. Hi havia símptomes que evidenciaven una cultura industrial diferent:

> Els italians desconeixien completament els costums i la psicologia dels nostres obrers i del nostre poble i tingueren, al principi, algun conflicte per qüestions de procediment. Al cap d´un any, en Pujol els n'estalvià molts i malgrat la tossuderia d´algun gerent, com que sovint feien un paper ridícul acabaren per escoltar-se´l, evitant-se conflictes que, després, els esveraven i arreglaven de qualsevol manera, perdent la força moral. El primer conflicte el tingueren quan prohibiren de fumar a la fàbrica per la raó que, a Itàlia i, en general, a cap altre país, no és permès. La conseqüència de la prohibició fou que a les comunes sempre hi havia cua, ja que era l´únic lloc on podien fumar d´amagat. Com que això els semblà un abús, posaren vigilància a les comunes i el malestar anà en augment fins que, aconsellats per en Pujol i altra gent, autoritzaren el tabac i el treball augmentà seguidament.

La direcció italiana imposà altres pràctiques poc ortodoxes que afectava directament l'honorabilitat dels treballadors. Continuem amb el testimoni de Joan Ventosa: "Un altre costum que volgueren introduir fou el d´escorcollar els obrers de determinades seccions en sortir de la fàbrica, cosa a la qual els mateixos es negaren rodonament. En Piazza, que era el director tècnic, bon home però d´aquells que tenen una idea que la gerència ha de ser omnipotent i indiscutible, només sabia donar la raó que *en Milano se hacía así*. Potser els obrers italians són una colla de lladres I, nosaltres, no, contestaren, els obrers; I, a la fi, la cosa s´arreglà mirant, només, els paquets que sortien de la fàbrica".
Finalment, anotem les observacions que dedicà a la situació de les dones treballadores:

> Les dones que treballaven a cal Pirelli, joves totes perquè no admetien casades, es distingiren , tot seguit, de les de les altres fàbriques –de les *xinxes*, com deien a les que treballaven a les de teixits, que sortien al carrer brutes i plenes de borra, escandalitzant la gent que trobaven, etc–. L´horari més reduït, el treball més net i el fet d´haver-se tirat a la fàbrica la major part de modistes, feia, del personal femení, quelcom triat, que es mudava la roba per a treballar i anava, sempre, net, fent pel carrer la broma pròpia del jovent, però sense esvalotar ni insultar ningú. Les de les altres fàbriques els tenien enveja i els deien les senyoretes, però el seu exemple contribuí a dignificar les nostres obreres i, quan més tard es reduí la

per aquestes escoles. Aquell mateix any es constituïa la delegació barcelonina de la *Società Dante Alighieri* per difondre la llengua i cultura italianes. La *Società* havia estat fundada el 1889.
Boselli participà en el funcionament de la *Casa degli Italiani*, així com Gaetano La Villa, que fou director general de Pirelli, vicepresident de la Casa el 1927, conseller de la societat Dante Alighieri i president de la *Camera di Commercio Italiana di Barcellona* de 1929 a 1933. Fou gràcies a les seves gestions que Pirelli aportà diners per l'adquisició de la seu social de l'entitat al Passatge Méndez Vigo, avui *Istituto Italiano di Cultura*. El 1932 Ettore Sacchetto –directiu de la Pirelli vilanovina– ocupava una vicepresidència de la *Casa degli Italiani di Barcellona*.
Gonzàlez (2009), pp.36, 152

> jornada, les igualaren en netedat i correcció, exemple que demostra, una vegada més, que la manca d´educació i de sentiments delicats és, quasi sempre, conseqüència de les males condicions econòmiques en que s´obliga la gent a viure.

Aquelles apreciacions recollides per un observador atent com era Joan Ventosa, coincidien de ple amb altres valoracions dels seus contemporanis.

Així ho veien els redactors del *Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers* de l'Escola Industrial de Vilanova i la Geltrú en la seva edició de juny de 1924: "La casa Pirelli, enlloc d´aprofitar-se de les males condicions del mercat de treball, obrí les seves portes amb un horari reduït, amb jornals superiors als que per terme mig es guanyaven en les demés industries, i amb una organització que res tenia que veure amb la que aleshores era general, substituint el clàssic *encarregat*, espècie de *cabo de vara*, per l´empleat tècnic i, rebutjant en absolut l´explotació dels menors d´edat".

El 1902 la majoria de fàbriques cotoneres obrien de les cinc del matí fins les set del vespre. Els treballadors de Pirelli no iniciarien la jornada fins les set del matí.

El 5 de gener de 1928 s'havia creat l'economat laboral. Comptabilitzava més de 5.500 beneficiaris entre treballadors, familiars i jubilats. A la darrera etapa s'emplaçava a la cantonada de rambla de la Pau i carrer de Pere Jacas. Caldria esperar a 1958 per què la normativa recollís l'obligatorietat que les empreses de més de 500 treballadors disposessin d'economat laboral. El nou economat s'instal·lava el 9 de setembre de 1963 al carrer Recreu.

Ben aviat l'empresa va subscriure els seus treballadors a la Quinta de Salud La Alianza d' assegurances mèdiques, seguint l'exemple de la matriu italiana que el 1877 havia fundat la Casa de Socors i el 1883 havia inscrit el personal a la Casa Nazionali Infortuni.

Així, doncs, el personal de Pirelli gaudiria amb el temps d'economat laboral, vacances remunerades, habitatges socials, assegurances de vida i de salut, un bon complement per anys de servei ... Beneficis que, com pregonava un antic lema de la casa, exigien a la recíproca: lleialtat, disciplina i productivitat.

La cosa que més i millor va saber reflectir aquestes relacions i actituds que representaven el "pirellisme" va ser, sense cap mena de dubtes, la revista *Hechos y Noticias*.

Una mena de noticiari informatiu mensual destinat a tots els treballadors de la Pirelli que informava puntualment de novetats tècniques, de projectes empresarials, de naixements de fills i filles i casoris relacionats amb el personal o de les múltiples activitats esportives i culturals de l'organització de *Educación y Descanso*.

La revista, que tenia la redacció a la seu central de Gran Via de les Corts Catalanes de Barcelona, i que cobria els diversos establiments Pirelli de Vilanova, Manresa, Cornellà, Torredembarra o Barcelona, s'inicià el desembre de 1955 i seguia el patró d'altres filials de l'empresa, especialment la italiana *Fatti e Notizie*. El model i

les seccions de la revista variaven relativament poc. Així, s'informava de forma solemne de les obres i projectes tècnics que havien estat adjudicats a Pirelli, de les visites il·lustres, de qüestions formatives adreçades al personal, de les accions de millora en els processos de fàbrica que proposaven els propis treballadors, dels viatges culturals i excursions organitzades, de l'activitat de la coral o del grup escènic de l'empresa, pàgines literàries, o els resultats de les seccions esportives de Pirelli : pesca amb canya, basquet, escacs, ping-pong o atletisme.

Cal remarcar que des de 1950 l'empresa organitzava un jocs florals on podien participar-hi els treballadors de les diferents fàbriques Pirelli de Catalunya. El 1956 les bases admetien treballs escrits en castellà o en català.

Amb la mort de Piero Pirelli el 1956, el seu germà Alberto és qui marca les pautes de conducte amb el que anomenava "l'estil Pirelli"; potser una versió més global del que a escala local ja coneixíem de feia temps com a "pirellisme".

Precisament aquell any, aquest concepte assoliria la seva veritable dimensió en diferents punts de la constel·lació pirelliana. L´abril de 1956 Pirelli construïa vuitanta habitatges de 72 m^2 pels seus treballadors distribuïts en quatre blocs situats a tocar de la carretera a la sortida en direcció Cubelles. Al seu darrera s'hi construïa una pista de basquet. El projecte inicial recollia 13 blocs amb jardins, camp de futbol i pista de basquet. Es formà una comissió adjudicatària i un sorteig posterior davant l'excés de demanda. Entre els requisits es valorava el fet de tenir fills, viure rellogats o estar empadronats fora de la ciutat. Els nous habitatges foren inaugurats i beneïts el 17 de juliol de 1958 amb assistència del governadors civil o el vicepresident de la Diputació de Barcelona, que era l'alcalde de la ciutat. L'any 1973 foren posats a la venda en condicions preferents pels respectius estadants. [611]

A Manresa també s'aixecaven habitatges obrers i a Milà la direcció del grup aixeca el gratacels Pirelli que amb 30 pisos i 124 metres era el més alt d'Europa. El setembre de 1952 s'havia posat la primera pedra de l'edifici de la nova seu central de la Gran Via de Barcelona que seria inaugurat el 8 de febrer de 1958.

També el 1956 s'havia format un grup de cant coral amb 67 homes i 33 dones. Alhora, al capdavant de l'obra de *Educación y Descanso* Carmelo Garcia prenia el relleu de Joan Papiol.

El juliol de 1957 Franco atorgava a Pirelli el títol de "empresa ejemplar". El guardó fou recollit per Guillermo de Azcoitia, president de la societat Pirelli, i per Orfeo Gallo, conseller i director general.

Francesc Xavier Puig Rovira, en article al *Diari de Vilanova* del 22 de desembre de 2000 anotava: "Vilanova deu molt a Pirelli, i Pirelli deu molt a Vilanova; hi ha hagut influències recíproques".

---

[611] Martí (2008), p.334

27.2 Els tallers de la Companyia ferroviària MZA

El 1904 es constituïa a Vilanova i la Geltrú l'organització Fomento del Trabajo de Villanueva y Geltrú, entitat adherida al Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona i que agafava el relleu d'un decadent Centro Industrial (1890-1904) . Des del primer moment, un dels molts projectes que es proposaria la nova societat econòmica fou la instal·lació a la ciutat dels tallers de la Companyia ferroviària MZA. Com informava el *Diario de Villanueva y Geltrú* de 7 d'agost de 1904, entre els projectes reclamats pel Fomento hi havia en el segon punt: "Solicitar de la Gerencia de los ferrocarriles de M.Z.A. la instalación en esta villa de los talleres de la Compañía con el depósito de máquinas, toda vez que tiene aquí terrenos suficientes para establecerlos y según se nos ha dicho está ya en parte acordado por el Consejo de Administración".

Com queda ben explicitat, al marge dels esforços dels homes del Fomento el projecte avançava en paral·lel, i avancem que cal carregar els mèrits de l'èxit a Eduard Maristany, president de la companyia ferroviària.

Com es va posar de relleu en el capítol relatiu a la línia del ferrocarril, el desenvolupament ferroviari del país es va intensificar a partir de la Ley General de Ferrocarriles promoguda el 1855 i que afavoria les inversions estrangeres i la repatriació de beneficis. A partir d'aquell moment aparegueren diverses companyies ferroviàries, entre elles la Compañia de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) creada el 1856 pel Marquès de Salamanca i sota control financer francès.

El 1881 s'inaugurava la línia de ferrocarril entre Barcelona i Vilanova i la Geltrú, que després s'allargaria fins a Valls. Havia estat una obra col·lectiva impulsada i encapçalada per Francesc Gumà i Ferran i sense ajuts estatals.

Al costat del majestuós edifici de l'estació vilanovina, el 1887 s'hi construí el dipòsit de locomotores a vapor impulsat per la pròpia Companyia del ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona encapçalada per Gumà. En els primers moment, el dipòsit de màquines acollí nou locomotores model Carolina adquirides el 1880 als Tallers Rogers de Peterson als Estats Units.

Les Companyies creades per Gumà: la de Valls a Vilanova i Barcelona i la dels Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona, acabaren, com s'ha dit, absorbides per la dels Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF). El 1 de gener de 1898 es fusionaren la Compañia TBF i la MZA. La primera continuà essent coneguda com "la xarxa catalana".

Des del primer moment de l'arribada del ferrocarril el 1881, s'establiren a Vilanova i la Geltrú les estructures complementàries i de suport a la línia. Això la convertí en una ciutat ferroviària. Una condició que ha mantingut al llarg dels anys, i que en tot

moment s'ha vist eclipsada per la força del caràcter industrial i la presència d'empreses emblemàtiques que no han permès de projectar com calia la Vilanova i la Geltrú ferroviària.
Una injustícia que, paradoxalment, s'ha compensat amb l'actual presència a la ciutat del Museu del Ferrocarril de Catalunya.
El nucli ferroviari, que aglutinava el personal d'estació, de manteniment de vies, dels tallers de reparació o els maquinistes i altres professionals de la circulació, va esdevenir un potent sector social i econòmic de la ciutat, una mena de singular illa enmig d'un context d'empreses industrials, cotoneres o metal·lúrgiques, que absorbien qualsevol altre protagonisme.
El taller central de reparacions de la Companyia ferroviària MZA, conegut popularment com *el Recorrido*, es qui va donar personalitat a aquesta realitat oculta que aquí definim com "la Vilanova del Recorrido".
Qui més ha contribuït al coneixement i anàlisi de l'impacte d'aquest particular sector ha estat el historiador vilafranquí Raimon Soler. El 2011 es publicava el seu treball *El ferrocarril a Vilanova i la Geltrú, 1881-1936. Infraestructures, economia i societat a la capital del Garraf*
Quan el desembre de 1881 s'inaugurava la línia dels Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona, Francesc Gumà ja havia impulsat la Companyia dels Ferrocarrils Directes de Madrid a Zaragoza i Barcelona.
El dipòsit de locomotores de vapor de Vilanova s'establí cap el 1887, i el 1899 ocupava uns 55 treballadors, agafant embranzida a partir d'aquell moment. Recollint les paraules de Raimon Soler: "És evident que, fins i tot abans de la instal·lació dels tallers del Recorrido, la presència del dipòsit de màquines va tenir la capacitat de crear ocupació tant per a la gent de Vilanova com per alguns que van aprofitar l'oportunitat per recol·locar-se o per traslladar la seva residència a la ciutat". [612]
Malgrat tot, en els primers anys de segle entre l'estació, les vies i obres i el dipòsit no s'arribava al centenar de treballadors. Una realitat que canviaria radicalment a partir de 1917 amb la instal·lació dels tallers generals. Un dels protagonistes de l'operació fou Eduard Maristany, director general de la Companyia ferroviària des de 1908. [613]
Maristany fou director de la Xarxa Catalana de la MZA des que aquesta va absorbir la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França, la que el 1886 havia absorbit la Companyia dels Directes de Gumà.
Els tallers començaren a construir-se a partir de 1916, i l'any següent arribaren els

[612] Soler (2011), p.87
[613] Eduard Maristany i Gibert (1855-1941). Enginyer de camins. Fou enginyer-director de la Companyia ferroviària MZA, inspector estatal de ferrocarrils a Catalunya i enginyer de la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França. Dirigí la foradada del túnel de l'Argentera, el més llarg de Catalunya, pel qual rebé el títol de Marqués de l'Argentera. Impulsà la construcció de l'estació de França. El 1909 es convertí en propietari de la finca de Solers, en terme de Sant Pere de Ribes.

primers treballadors. El setmanari *Democràcia* informava el 22 de juliol de 1917 que, a causa de la companyia MZA: "se hace muy difícil encontrar habitaciones para alquilar".
Recordar que entre 1912 i 1914 s'havien fet les obres d'ampliació de la doble via. El 1918 es valorava que els tallers durien a Vilanova i la Geltrú unes quatre centes famílies en una primera fase i cent seixanta en una segona.
En aquell moment es construïren l'actual rotonda i el pont o placa giratòria de 23 metres de diàmetre, aquesta darrera, obra de la Maquinista Terrestre y Marítima.
Els tallers generals de reparació i la rotonda foren inaugurats l'any 1922 amb tres divisions dedicades a les reparacions generals, les reparacions diàries i el proveïment de locomotores. El diari republicà federal *Democràcia* informava el 25 d'octubre de 1924 que: "El pasado domingo tuvo lugar la inauguración oficial del Club Recreativo Ferroviario en el local de la Rambla Principal, número 14, que hasta la fecha se denominó *Bar Royal*".
El maig de 1922 Eduard Maristany comunicava a l'alcalde Joan Pujol Carbonell l'ampliació del dipòsit de màquines i els tallers on havien estat destinats 460 treballadors, i en els quals s'esperava la integració de 160 treballadors més, fet que obligava a disposar de nous habitatges. En aquest sentit va haver-hi la cessió de terrenys de la rambla Exposició per construir-hi un grup de cases, ls primeres de la ciutat sota un règim de protecció oficial.
El *Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial* informava que als anys vint el dipòsit de locomotores tenia adscrits 41 maquinistes, 48 fogoners i 145 operaris.
Es treballava a ple rendiment a la rotonda i els catorze pous, i als tallers del "Recorrido" amb seccions de pintura, reparacions, muntatge, fusteria i tapisseria, forges i maquinària diversa. A les cinc grans naus, alimentades per catorze vies interiors, es podien reparar 25 unitats a la vegada. Els tallers ocupaven 120 operaris.
Les tres seccions de treball principals eren: reparacions generals, reparacions diàries –entre altres calia netejar l'interior de les calderes– i la secció dedicada a l'aprovisionament de les locomotores. Es disposava del suport d'un pont-grúa de 50 tones de capacitat. El moviment de prop de cinquanta locomotores obligava a disposar d'un important magatzematge de carbó, llenya i aigua.
De fet, els moviments migratoris més impactants de la ciutat –amb més incidència en la demografia– eren vinculats al ferrocarril. Això passava en els anys immediatament previs a 1881 amb la construcció de la línia entre Barcelona i Vilanova, es repetia cap el 1912 durant les importants obres de construcció de la doble via, o a partir de 1917 amb l'arribada dels tallers generals de reparació de material mòbil de la MZA.
En el seu treball, Raimon Soler va aprofundir en els orígens dels treballadors del

Recorrido i, a partir del padró municipal de 1936 que registrava un total de 609 ferroviaris, anotava que el 22% eren nascuts a Vilanova i la Geltrú, un 30% a la resta de Catalunya, un 9% a l'Aragó, un 8% a Múrcia, un 6,4 % a Castilla-La Mancha, i la resta d'altres indrets de la península. [614]

De la mateixa manera, l'autor incidia en la filiació sindical dels treballadors i l'impacte que tingué en el moviment sindical de la ciutat. Diu Soler: "la construcció dels tallers de l'MZA va afavorir el creixement del sindicalisme a Vilanova i la Geltrú. En quest sentit, segur que l'arribada de treballadors de Barcelona i, especialment, de l'actiu nucli del Poblenou, devia contribuir a portar a la vila les tradicions del sindicalisme ferroviari barceloní". [615]

En aquesta línia, cal dir que el 1912 s'hi comptava una majoria anarcosindicalista i de republicans federals. Cap els anys 1927 i 1928 es formaria un nucli sindical ferroviari vinculat a la Unió General de Treballadors (UGT).

Per la seva part, el dipòsit de locomotores acollia els anys 20 un total de 23 màquines tipus 1400. El 1931 arribaria a les 50 màquines corresponents a la línia de la costa, la de l'interior i Picamoixons.

La consolidació a la ciutat dels treballadors del ferrocarril duria associada l'aparició d'entitats pròpies com el Centro Recreativo Ferroviario, en funcionament a finals dels anys vint i amb local a la plaça de la Constitució on s'hi representava teatre, música, sarsueles ...

Altres entitats corporatives eren la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España o la secció vilanovina de l'Agrupació Benèfica del Recorrido.

Els maquinistes eren considerats uns treballadors privilegiats en tant que disposaven de pensió de jubilació i vacances pagades.

El 1939 el dipòsit de màquines de vapor, els tallers del Recorrido i el personal de vies i d'estació aplegaven uns 700 treballadors.

En plena postguerra i dictadura franquista el febrer de 1941 es nacionalitzaren les diverses companyies ferroviàries privades que operaven al país i naixia la Companyia RENFE. El 1943 el dipòsit acollia 50 màquines i les instal·lacions ocupaven prop de 300 treballadors entre maquinistes, fogoners, encenedors, ajustadors, torners, calderers, soldadors, electricistes, pintors ... El 1955, coincidint amb la constitució del Consejo Provincial de la Vivienda recollit en el nou 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 m^2 destinats a treballadors de Renfe. [616]

[614] Soler (2011), p.91
[615] Ib., p.191
[616] Martí (2008), p.333

El 26 de juny de 1956 es posava en servei l'electrificació de la línia ferroviària entre Barcelona i Vilanova i la Geltrú. Amb la utilització de les màquines elèctriques les locomotores a vapor quedaren fora de la circulació i, per tant, el dipòsit deixava de fer les seves funcions.
Finalment, el 1967 Renfe decretava el tancament definitiu del dipòsit de locomotores. No així els tallers de manteniment que han continuat fins els nostres dies. El 1998 hi treballaven 180 persones en serveis de manteniment de rodalies i taller central, tractant-se d'un dels quatre tallers més importants de la companyia ferroviària Renfe.
El 1972 l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona hi organitzava una mostra de locomotores i material mòbil en el marc del XIXè. Congrés de Modelistes Europeus del Ferrocarril (MOROP). Aquella visita posà en valor les velles instal·lacions ferroviàries.
El 1981 es celebraren amb gran ressò els actes del centenari de l'arribada del ferrocarril. A partir d'aquella fita, Renfe, la Generalitat de Catalunya i, posteriorment, l'Ajuntament de la ciutat, es plantegen la creació d'un Museu. La rotonda de locomotores fou restaurada l'any 1984. El Museu del Ferrocarril obria les portes el 5 d'agost de 1990. El 1993 Renfe encarregaria la gestió a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE).
La màquina més antiga que s'hi conserva és la "Martorell" que feia la línia de Barcelona a Martorell i que fou construïda a Anglaterra el 1854.
Anys després, el museu vilanoví es convertiria en Museu del Ferrocarril de Catalunya, formant part de la xarxa de museus del Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya. Les dependències del Museu es trobaven localitzades a l'edifici de l'antic economat laboral dels treballadors dels tallers ferroviaris.

27.3 El Griffi

Sota la raó de Materiales Hidráulicos Griffi, S.A. el 1923 es va constituir aquesta empresa impulsada per Francesc Puig i Figueras i altres socis, dedicada a la fabricació de ciment pòrtland artificial blanc. [617]
Com veurem, però, la idea inicial del seus promotors no era la fabricació de ciment, sinó l'obtenció de calç hidràulica. Fent proves de laboratori per aconseguir la calç,

[617] Una part important de la informació, especialment la corresponent a la primera etapa de Griffi, prové de la documentació de Joan Gibert i Clos, un dels principals socis de l'organització. Aquests papers han estat cedits pel seu descendent Ramon Castells i Gibert.
El ciment pòrtland fou desenvolupat el 1824 pel britànic John Aspdin. Es polvoritzava la calç i l'argila per separat, per via seca o humida, es fusionaven i calcinaven en forn a 1.300-1.500 ºC per obtenir el clínquer. El pòrtland s'aconseguia afegint a la mòlta del clínquer un regulador de fraguat, com pedra de guix natural, i altres additius actius. Després calia polvoritzar i refredar.

accidentalment obtingueren el ciment blanc. Seria la primera de l'Estat en la fabricació d'aquest producte. [618]

La fàbrica s'aixecà sobre quatre hectàrees a tocar de la torre de l'Onclet, a la partida dels Crespellins al costat de la vella carretera de Vilafranca del Penedès passat el cementiri, i disposava de la pedrera d'extracció de calcàries al fondo del Guardiola, a tocar de la mateixa carretera en direcció nord.

El topònim de Griffi provenia del fondo del mateix nom, tributari del torrent de la Pastera, localitzat a l'antic camí de Torrelletes just darrera de mas de l'Artís, residència durant uns anys del fundador de l'empresa cimentera. En aquella zona s'hi localitzen els vestigis de molts antics forns de calç que delaten la presència de roques calcàries aptes per la construcció i altres utilitats.

Cal recordar que relativament a prop s'hi troben dos dels més grans i més antics fabricants de ciment del país, Cementos y Cales Freixa des de 1901 a la població dels Monjos i Cementos Fradera des de 1903 a Vallcarca (Sitges). [619]

Potser arran d'aquests precedents, no es fa estranya l'existència de projectes anteriors. El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 21 de juliol de 1908 informava: "El domingo próximo pasado se reunieron en el local del Fomento el Sr. Alcalde y los presidentes de las sociedades económicas para tratar de un asunto que de realizarse podría aumentar el tráfico de la villa de un modo notable. Parece que ha vuelto a tratarse con muchas probabilidades de éxito, del establecimiento de una fábrica de cemento en el término municipal de esta villa". No coneixem l'abast real d'aquella iniciativa que no va properar.

Materiales Hidráulicos Griffi, S.A. es constituïa el 9 d'abril de 1923 davant el notari Joaquim Basora Nin amb un capital social de 300.000 pessetes i amb el propòsit de "explotar la industria de las cales hidráulicas, de las canteras propiedad de la Sociedad y extendió su objetico social a la explotación de la industria de fabricar cementos, tanto naturales como artificiales". Tingueren una especial dedicació a la fabricació de ciment pòrtland artificial blanc: "atendida la escasez de tal clase de cemento, que se importa en considerables cantidades del extranjero, siendo su consumo mayor cada dia, y se vende a precios muy elevados". Recordem que eren els anys posteriors a la primera guerra mundial.

---

[618] Aquest extrem s'expressa en una carta de Joan Gibert de 3 de gener de 1929: "Cuando formamos la sociedad, Puig no sabia casi nada lo que eran cementos blancos, pues no era intención de fabricarlos, porque se trataba solamente de cal hidraulica, pero dió la casualidad que trabajando en el laboratorio, por cuenta ya de la compañia, salió en una prueba cemento blanco en lugar de cal hidraulica".

[619] El 1901 es constituïa a la població dels Monjos, a l'Alt Penedès, l'empresa cimentera Cementos y Cales Freixa. Per la seva part, el març de 1903 s'instal·lava a Vallcarca –en ple massís del Garraf– l'empresa Butsems i Fradera, convertida més tard en Cementos Fradera. Disposava d'un port de càrrega ,diverses pedreres i una colònia obrera amb prop de 2.000 treballadors el 1970.

El 1973 es fusionaven Cementos y Cales Freixa i Cementos Fradera, constituint el grup Uniland.

L'empresa s'havia constituït amb capital majoritàriament local. En aquell moment, els ciments pòrtland blancs utilitzats a l'Estat espanyol eren d'origen francès, italià o nord-americà; amb una importació estimada de 90.000 tones anuals.
Els estatuts serien reformats el 9 d'agost de 1924 amb una ampliació de capital –datada el 2 d'agost– fins els tres milions de pessetes. Ampliació destinada a la compra de terrenys a diversos propietaris, dedicant 30.000 pessetes als terrenys de la fàbrica, 25.000 pessetes pels de les pedreres i 30.000 pessetes pels del futur "apartadero" del ferrocarril. Inicialment s'ocuparen fins a 150 treballadors.
Aleshores el consell d'administració era presidit per Josep Maria Miró, acompanyat de Francesc Puig Figueras, Joan Gibert Clos, Pere Montané Fals, Joan Ferrer Sidós, Josep Vidal Francolí, Miquel Comas Bertran i Pau Mestre Comas. Pau Riera n'era el secretari.
En una fase molt preliminar del negoci, a efectes de desenvolupar la millor qualitat del producte, l'empresa va muntar un petit laboratori a la casa particular del conseller delegat Puig Figueras. De les primeres proves en resultà una calç hidràulica de molta resistència, semblant al ciment blanc. Assaigs posteriors amb caolí i sorres de Fontainebleau, i després amb sorres de Banyeres del Penedès, donaren petites quantitats de ciment blanc de gran qualitat.
L'entusiasme dels socis fundadors va fer prendre la decisió d'enviar el conseller delegat a fer pràctiques en laboratoris de París i visitar diverses fàbriques de ciment. També estigué a la fàbrica de maquinària de F.L. Smith de Copenhaguen, on feia proves en un petit forn rotatiu situat al laboratori. Durant l'estada a l'estranger des de Vilanova li enviaven bidons de pedra calcària i sorres de Banyeres del Penedès. Després d'això es muntà –en paraules de Gibert– un "magnífico laboratorio" i una petita fàbrica i taller experimental. Segons la mateixa font, els resultats d'aquelles instal·lacions "que costaron un dineral", no estaven alineats amb els d'una fàbrica real. El soci acusava Puig de dur l'empresa a la ruïna i voler fer creure que havia inventat el ciment blanc a Estat espanyol.
Francesc Puig Figueras (Vilanova i la Geltrú, 1895-1966) era fill d'un metge propietari de mas de l'Artís. Puig cursà estudis tècnics a Vilanova i a Terrassa, de les que també en fou professor fins que en demanà excedència.
Francesc Puig Figueras comptà amb col·laboradors directes com Joan Robert i Fort o Pau J. Riera i Soler, ambdós vinculats –com Puig– a l'Escola Industrial, en tasques de docència o direcció, o l'arquitecte municipal Josep M. Miró Guibernau. Al nucli inicial s'hi afegia després Joan Gibert i Clos i, més endavant, els sitgetans Pere Montané Fals i Pau Mestre Comas, o Marina Milà Queraltó, casada amb Joan Gibert.
També entraria al consell en qualitat de soci la companyia Fomento de Obras y Construcciones (FOC) de Barcelona. El FOC era el soci prioritari, i també l'empresa

adjudicatària per a la construcció de la fàbrica.
Abans de tirar endavant la planta productiva Francesc Puig continuaria viatjant a l'estranger per investigar i concretar els processos de fabricació més òptims. En aquells anys al país no hi havia ningú amb experiència en l'elaboració de ciment blanc. Les proves en laboratoris externs anaven endavant i prou bé, segons es desprèn d'aquesta carta que Puig enviava al seu associat Joan Gibert. Una missiva datada a París el 14 de setembre de 1923, pocs dies després del cop d'estat de Primo de Rivera, fet que no passava per alt al comunicant.
Deia: "¿v. se acuerda que yo le dije que habia encontrado una cosa muy rara en el analisis de la caliza Coll de Farran, esto es que aunque tenga poco hierro aun tenia menos despues de calcinada?". Puig es refereix sovint als materials de coll d'en Ferran, tot i que la localització més precisa de la pedrera del Griffi era el fondo d'en Guardiola, no gaire lluny.
Continuava Puig: "[...] tratando la arcilla que salió del pozo con sal comun y fluoruro queda blanquisima, de tal suerte que se puede emplear en substitución del kaolin de la Porxada. De esta manera podemos obtener el blanco perfecto: *Más blanco que el Medusa*, que es un gran cemento".
A l'angle superior d'un dels fulls de la carta s'hi pot llegir el manuscrit: "¿Que impresión me da V. del golpe de Estado. Aqui se le ha concedido una gran importancia. Pasa algo grave por alli?".
En data no llunyana es devia redactar el text que encapçalava: "Memoria de un proyecto de instalación de una fábrica para obtener cal hidráulica en la propiedad del ingeniero D. Francisco Puig Figueras de Villanueva y Geltrú".
Tot i no estar signat ni datat, l'informe dóna prou informació dels propòsits inicials de l'empresa.
S'extrauria la matèria primera a 150 metres de la carretera de Vilafranca i a uns 3 km de Vilanova i la Geltrú. Una zona "constituida por monte rocal en el que hay algarrobos". Allà s'hi trobava: "caliza muy compacta de grano fino que contiene carbonato cálcico en abundancia; alúmina y silice; y oxido de hierro en poca cantidad". Aclaria que no caldria fer excavacions o sondes , doncs a simple vista es podien veure "los estratos, tanto en abundancia cual en su orientación".
S'obtindria cal hidràulica amb un grau de hidraulicitat petit, es a dir, "que la cal hidráúlica es bastante grasa y por tanto admite mucha arena para hacer el mortero".
S'indicava que bona part de la cal hidràulica s'enviaria a Barcelona, venut a l'engrós als magatzemistes a 1,55 ptes el quintar de 40 kg, preu inferior al de Fradera (Vallcarca) i Freixa (Els Monjos). Aquestes dues cases presenten un "grado de hidraulicidad muy elevavado".
Es pretenia que la fàbrica i la pedrera quedessin unides per un sistema de via estreta que transportaria la pedra fins a peu de forn. Serien forns continus amb sistema de

recuperació de calor. El producte final en sacs seria transportat a l'estació també amb vagonetes.

La producció inicial prevista era de 26 tones, la corresponent a un forn en 24 hores. També es parlava de la conveniència d'incorporar un petit grup electrogen. El document acabava amb un esbós del balanç d'explotació de l'empresa. [620]

Mentre, el 29 de novembre de 1923 des de París Puig Figueras feia arribar una nova lletra a Joan Gibert. Informava de les proves de laboratori: "para el lunes tengo dos cocciones de cemento ya que hay que hacer por tanteo la fórmula de composición. Creen los jefes de loslaboratorios que lleegaremos a resistencias elevadísimas. Ya hemos conseguido que el cemento sea impermeable". També enviaven pedra i sorra a Copenhagen per fer proves a casa F.L. Smidth & Cº, fabricant de la maquinària

A això mateix es referia la carta de Puig de 26 de desembre de 1923: "[...] Tots els dies que he estat a Copenhague han sigut per provar la meva resistència física , ja que he treballat com un negre i he fet treballar a la gent d'allà verdaderament com a desesperats [...]".

Superades les proves de laboratori, calia resoldre la qüestió industrial. Per això, la casa Smidth disposava d'una fàbrica model a escala per simular la producció real: "En aquesta mena de fabricació es indispensable la regularitat, cosa que nosaltres no hem pogut obtenir".

Tants viatges feien justificar Francesc Puig: "Realment aquest viatge i estudis fets per aquestes terres haurà costat molts diners, però seran d'un profit enorme, doncs son molts els que han fracassat i moltíssims els que han intentat fer ciment blanc sense obtenir cap resultat. Ami em cap l'enorme satisfacció de ser el primer d'España que he lograt resoldre un problema tant àrid com era aquest" "i a vostés els hi ha de cabre la més gran satisfacció d'haver-me cregut i voler gastar pessetes deixant-me fer aquests estudis".

Eufòric, pronosticava "poder aixecar una fabrica modelo i arrencar una industria que ha de reportar uns beneficis molt grans". I afegia, d'ell mateix, no sense retrets: "el Puig, aquell visionari, aquell equivocat de la vida, es el que ha resolt el problema!. Ojalà tots els sabis de Vilanova haguessin fet lo que hem fet nosaltres ! [...] Tinc que agrair mot a la gent de Vilanova la mala fama que em van posar a sobre per que si no, no hauria treballat tant com he treballat [...]".

El 18 de febrer de 1924 Puig demanava els permisos corresponents per instal·lar a la seva casa particular del carrer Barcelona –alhora, domicili social de Griffi– "tres

[620] La previsió era que per produir 26 tones de calç caldria extreure 36 t de pedra. La pedra seria transportada fins el forn amb vagoneta. Es trituraria i s'elevaria fins el forn amb muntacàrregues. El carbó per alimentar el forn correspondria al 13% de la calç produïda. Indicava: "El transporte del carbón pueden hacerlo los mismos vehículos encargados de transportar la cal hidráulica a la estación del ferro-carril". La calç es posaria en sacs i es transportaria a l'estació en vagonetes. Les 26 t diàries reportarien uns ingressos anuals de 299.520 ptes i una despesa anual de 219. 427 ptes. Això beneficiava un resultat de 80.092 ptes.

electromotores de potencia 3 HP, 0,5 HP y 1,5 HP, para mover respectivamente, un molino de mandíbulas, otro de bolas y un ventilador, siendo todos los aparatos de laboratorio". [621]

Del primer any de funcionament de la raó social en donava prou detalls la memòria presentada al Consell d'Administració pel conseller delegat Francesc Puig Figueras i aprovada el 31 d'agost de 1924. Puig havia viatjat a França, Bèlgica, Alemanya, Dinamarca i Suècia, per estudis d'investigació. Muntaren un laboratori d'anàlisi química i un taller semi-industrial per una producció de 300 kg diaris, amb iguals característiques als importats de l'estranger "a los que incluso supera en blancura y resistencia".

Griffi s'acollí al règim de protecció legal –especialment promogut pel règim de Primo de Rivera– argumentant que es tractava d'una indústria nova a l'Estat, o insuficient, entenent que calia una importació considerable.

Per aquesta raó, el Consell d'Administració sol·licitava al Consejo de la Economía Nacional els següents punts: exempcions de drets en cas d'ampliacions de capital i modificació d'estatuts, reducció durant cinc anys de tributs directes, exempció de drets d'entrada de 450 tones mensuals de carbó Newcastle i exempció de pagament de drets aranzelaris per entrada de maquinària. La resolució de protecció en forma de Reial Ordre signada per Primo Rivera arribava el 27 de gener de 1927, on s'atorgava a Griffi "por insuficiente" els privilegis esmentats. Es denegava, però, l'ajut per importacions de carbó estranger, argumentant que l'Estat espanyol disposava de prou carbó de les característiques requerides.

La fàbrica s'aixecava el 1926, arribant la maquinària i els tècnics danesos a partir de l'abril d'aquell any. [622]

Un any després s'hi feia una primera ampliació, tal com recollia el *Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers*, en la seva edició de maig de 1927. L'Associació havia organitzat una visita a la nova indústria vilanovina que havia aixecat molta expectació, tal com demostrava l'assistència de 150 associats.

Parlava de Griffi, "especialitzada en la fabricació del ciment blanc, primera i única a Catalunya i Espanya" i s'hi detallava el procés de fabricació. La pedra era transportada en camions des de la pedrera fins la fàbrica, tot i estar previst un

---

[621] Mallofré (2002), p.19

[622] El *Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers* de l'Escola Industrial de Vilanova i la Geltrú de juliol-agost de 1927 informava del comiat del tècnic John Andersen, que retornava a Dinamarca després d'haver estat uns mesos a la ciutat dedicat al muntatge de la maquinària de Griffi.

El presentaven com un amic de l'Associació, perquè el danés havia col·laborat amb el seu equip de futbol, amb resultats, sembla, prou positius: "no cal dubtar que els seus ensenyaments han influït amb notable eficàcia a l'assoliment de la brillant forma en que el nostre equip es troba actualment".

projecte de transport aeri. La pedra era triturada per dos molins i després transportada mecànicament a les sitges de 600 tones de capacitat Posteriorment, es feia la rectificació de la pedra ja mòlta i la cocció en un forn giratori de 43 metres de llargada i un diàmetre de 2,40 metres recobert de material refractari. En aquelles dates encara no estava construïda la part final del procés i el laboratori químic on es feien els controls rebia la consideració de "impressionant".

El material cuit i la mòlta eren transportats a dues sitges de 1.500 tones. El redactor precisava: "[...] l'aspecte exterior de la modernísima construcció, l'alta fumera metàlica, les grans sitges, la ferma tanca, s'enduien la nostra atenció".

Per la seva part, el *Diario de Villanueva y Geltrú* de 30 de juliol de 1927 indicava: "[...] nos llamó la atención el gran número de motores y las pocas transmisiones: se trata de una instalación modernísima, en la que cada organismo puede así ser actuado directa e independientemente".

La planta industrial fou inaugurada el 26 de desembre de 1927 i beneïda pel rector de la Geltrú Mn. Nicolau. Puig Figueras nomenà tres apoderats: Pau J. Riera i Soler, Josep Maria Urgell i Urgell i Francesc Parés Hernández. Pau J. Riera i Soler, professor de l'Escola Industrial, fou el secretari del Consell d'Administració

Les instal·lacions podien fabricar 100 tones diàries –equivalent a unes 30.000 t anuals– de ciment pòrtland blanc per elaboració de pedra artificial i estucs, i ciment Griffi blanc natural per mosaics hidràulics.

Entre les empreses clients de Griffi s'hi comptaven: Contrataciones e Industrias; S.A. i Torras Herrería de Barcelona, El Fénix de Vilanova, la fábrica de mosaics de Matillas (Guadalajara), la fàbrica de mosaics i pedra artificial de Ignasi Vilalta de Manresa, la Fábrica de Mosaicos Cerámicos Isidro Llevat de Reus; Joaquim Sas i Prats, fabricant de mosaics hidràulics, pedra artificial i prefabricats de formigó i ciment; o la d'Antoni Nicolau, fabricant de pedra artificial, ambdós de Vilanova i la Geltrú. [623]

Un dels aspectes innovadors de la nova fàbrica cimentera eren els aspectes logístics i el moviment de materials entre els tres assentaments de l'empresa: la pedrera del Coll d'en Ferran, la fàbrica a la partida anomenada de Santa Magdalena Molí de Vent i l' "apartadero-magatzem" a la partida de l'Estany de la Geltrú o de Sant Cristòfol.

La pedrera tenia una extensió aproximada de sis hectàrees. El projecte inicial del consell d'administració era instal·lar la fàbrica prop de l'estació de ferrocarril i , amb aquest propòsit, adquiriren els terrenys de la zona de Sant Cristòfol on s'instal·laria "l'apartadero" o baixador. L'informe detallava que s'havia fet "tropezando con un sinnúmero de dificultades". Es valoraren els inconvenients d'aixecar una fàbrica com aquella tant prop de la població. D'altra banda, no es podia construir al costat de la

[623] Mallofré (2002), p.26

pedrera perquè no hi havia aigua disponible. Finalment, es comparen quatre hectàrees de terreny al costat de la carretera de Vilafranca del Penedès , a un quilòmetre de la població. Es preveia una producció inicial de 80 tones.
Situada la fàbrica, va desestimar-se la construcció d'un petit ferrocarril de via estreta que enllaçaria amb el baixador prop de l'estació, travessant horts, camins i carreteres. El transport entre la fàbrica i l'estació funcionava amb una flota de camions que contínuament anaven amunt i avall.
El projecte de tram ferroviari entre l'estació i la fàbrica Griffi fou contemplat per alguns com l'embrió de la futura línia que havia d'enllaçar Vilanova i la Geltrú amb Vilafranca del Penedès, Igualada i Calaf; una vella reivindicació que venia de primers de segle. També es tingué en consideració la solució d'un transportador aeri , sistema monocable de patent francesa penjat de torres o pals metàl·lics de 12 metres d'alçada distanciades uns 150-160 metres. Es disposava d'un pressupost de la casa Etcheverry, amb molta experiència en transport aeri de sacs. El cable pujaria el carbó i altres matèries primeres arribades per ferrocarril i baixaria el producte acabat fins el magatzem de costat del baixador.
Alhora, hi havia el projecte de connectar la pedrera amb la fàbrica mitjançant una via "Decauville" –sistema de via estreta fàcilment desmuntable– amb un pendent suficient perquè funcionés en descens un cop carregat. El sistema estaria electrificat i es construiria un túnel per travessar la carretera.
La documentació creuada entre Puig i Gibert pronosticava uns guanys considerables per la nova activitat, amb la premissa que si el mercat espanyol disposava de pòrtland artificial blanc a un preu moderat , moltes obres i construccions que aleshores utilitzaven pòrtland gris potser utilitzarien el blanc.
El preu del ciment blanc francès posat a l'estació de Bogatell era de 156,5 ptes la tona, i la versió extra-blanc de 158,5. El pòrtland artificial blanc de Griffi sortia a 140 ptes tona a l'estació de Vilanova i la Geltrú. La diferència era notable.
Els capdavanters de l'empresa calculaven els costos de producció detallats a 72,54 ptes la tona, per una producció total de 24.000 tones anuals.
Els beneficis anuals es preveien en 1.419.068 pessetes i formulaven una proposta de distribució.
Una carta de Joan Gibert a Francesc Puig signada el 14 d'abril de 1928 posava en evidència la mala relació entre els dos socis: "Esta semana estuve en la cantera y me sorprendió mucho no ver la Barraca para los trabajadores construida todavia [...] Los negros esclavos en America, tenian sus refugios en caso de lluvia. Son menos los que trabajan en la cantera de Griffi?". En els propers mesos les crítiques de Gibert a Puig es farien recurrents. [624]

[624] En una carta de 9 de juny de 1928 deia de Puig: "no sirve para director de la fabrica, aunque estuviera todo el dia en ella (va poco)". I en una del 31 d'agost del mateix any: "el horno hace un mes que funciona

Joan Gibert i el seu fill tenien una fàbrica d'alcohol. Finalment, el 24 de desembre de 1928 li negaren l'entrada a la fàbrica.

La llista dels consellers de Griffi era: Joan Gibert Clos, president, de Vilanova i la Geltrú; Pere Montané Fals, vicepresident, de Sitges; Josep Maria Miró Guibernau, vicepresident, de Vilanova; Pau Mestre Comas, vocal, de Sitges; Josep Vidal Francolí, vocal secretari, de Sitges; Francesc Puig Figueras, conseller delegat, de Vilanova, Miquel Comas Bertran, vocal, de Vilanova; Joan Ferrer Sidós, vocal, de Vilanova i Lluis Riera Soler, conseller, de Barcelona

Lluis Riera era advocat i president de diversos consells administració i conseller delegat de diverses empreses domiciliades a Barcelona i a Madrid.

A la junta general de 25 de gener de 1929 era elegit un nou consell d'administració amb el madrileny Mariano Matesanz com a president; el barceloní Antoni Piera del Fomento de Obras y Construcciones i el sitgetà Pere Montané Fals com a vicepresidents; Francesc Puig Figueras com a delegat i exercien de vocals: el Conde Santa Engracia, Francesc Fornesa, Josep M. Miró, Andreu Garriga Buette i Jaume Romagosa. Actuava com a secretari Josep Vidal Francolí.

En aquella època es pronosticava que l'empresa acabaria en mans de Fomento de Obras y Construcciones (FOC), consumidor de més del 50% de la producció de Griffi. La societat va passar per moments convulsos amb les dimissions de Riera i de Gibert i la venda d'accions per part d'altres membres del grup. La situació va estabilitzar-se amb l'entrada com a soci de Fomento de Obras y Construcciones de Barcelona. La seva aportació fou d'un milió de pessetes.

Aquell fet va contribuir també a diversificar la producció. A part dels ciments pòrtland blanc i blanc natural ara fabricarien també un ciment "especial", molt econòmic, que FOC utilitzava per fer carreteres i altres obres de volum. Potser per tot això, el 1929 repartiren dividends entre els accionistes i aprofitaren per fer ampliació de capital. El juliol de 1930 el capital social era de sis milions de pessetes i així seria fins a mitjans dels anys quaranta.

La indústria cimentera es desenvolupà al nostre país durant els anys vint del segle XX, seguint el cicle expansiu de l'economia general. La principal dificultat no era el procés tècnic sinó la forta inversió inicial. La regulació del sector s'inicià el 1929 amb la creació de la Junta Reguladora e Inspectora de la Industria del Cemento, un organisme depenent del Ministerio de Fomento. [625]

---

y marcha bien y creo que seguirá bien si Puig no hace tonterias con el". En una nota del 4 de novembre es referia al trasllat de les oficines a la fàbrica, i del "disparate que se quiere cometer llevando el personal de oficinas y laboratorio con coche de la compañia, que nos va a costar muy caro y además nos dará infinidad de disgustos". En una altra missiva de 3 de gener de 1929, en resposta a la de Joan Francolí on considerava la feina de Puig "obra de titanes", ell replicava que només es tractava de "mucha fanfarronada y comedia".

[625] "El proceso de producción no es complicado y el obstaculo principal es la propia dimensión del equipo-capital. La importancia de la inversión inicial, para la que se necesita disponer de financiación abundante, y las

Griffi fou un important focus d'activitat sindical. A inicis de 1931 els treballadors de Griffi organitzaren una vaga de llarga durada que derivà en enfrontaments violents i molta tensió. La vaga acabà amb la proclamació de la República el 14 d'abril. Malgrat tot, des del primer moment l'empresa es caracteritzà per atorgar diverses cobertures socials als seus treballadors.

Aquella vaga fou mal gestionada per la direcció de l'empresa i s'endugué per davant a Francesc Puig Figueras, qualificat per algunes persones de "il·luminat". Alguns dels vaguistes trobaren feina a la companyia Roca de Gavà o a Rocalla de Castelldefels.

Els anys 1935 i 1936 Griffi era la sisena empresa més antiga en la fabricació de ciment a Catalunya i la cinquena en capacitat productiva. La capacitat productiva de la fàbrica vilanovina s'estimava en 30.000 tones anuals. [626]

El 1936 hi treballaven 250 treballadors. Durant la guerra d'Espanya es convertí en "Ciments Blancs Griffi, fàbrica col·lectiva".

En relació a la fàbrica de ciment Puig Rovira anotava el següent: "creada el 1923 amb capital local, però que més tard havia passat a un grup financer forà; per les seves característiques donava treball a un nombre important d'obrers de qualificació personal baixa, i, per tant, era una de les industries que agrupava un nucli notable d'immigrants". A resultes de tot plegat es convertí en un centre d'acció sindical controlat per la Confederació Nacional de Treballadors (CNT). [627]

Després del conflicte que s'allargà nou mesos i amb molts incidents, Puig Figueras va deixar l'empresa, pressionat –com indicava Puig Rovira– per les greus dificultats. [628]

El mateix autor anotava: "Alguns dels creditors s'integraren a l'accionariat i dominaren el capital. Ell anà a la Compañía Valenciana de Cemento Portland, amb fàbrica a El Bunyol, on posà en marxa una secció de fabricació de ciment blanc, el mateix producte que havia implantat a Espanya des de Griffi; és a dir, per competir amb l'empresa que havia impulsat i contribuït a fundar". Després de la guerra es dedicà a l'agricultura.

A partir de 1939 es feu càrrec de la direcció Sebastià Puig Miró que ocupà la direcció tècnica fins a la seva jubilació el 1971. Superades les dificultats l'empresa continuà les seves activitats, fent-se ampliacions i millores dels processos.

L'empresa cedí pedra i ciment per la reconstrucció del temple parroquial de Sant Antoni. Després de la guerra civil Griffi va saber aprofitar l'increment de la demanda de ciment per fer front a la reconstrucció de les instal·lacions i infraestructures

---

economías de escala, que exigen alcanzar la dimensión óptima mínima en un tiempo no demasiado largo, constituirían las barreras de entrada tecnológicas de la industria". (Pueyo 1996)

626 Les altres fàbriques eren Cementos y Cales Freixa, S.A. (Santa Margarida i els Monjos, 1898); Cementos Fradera, S.A. (Vallcarca-Sitges, 1903); Compañia General de Asfaltos y Portland Asland (Castellar de n'Hug, 1904); Asland (Montcada, 1917) i La Auxiliar de la Construcción, Sanson (Sant Just Desvern, 1921). (Nadal et al., 2012; p.148)

627 Puig Rovira (2005), p.22

628 Puig Rovira (2003), p.261

devastades pel conflicte.
El 1943 es reprenia el projecte de construir un ferrocarril de via estreta entre la fàbrica i el baixador de Sant Cristòfol prop de l'estació. El maig d'aquell any el *Villanueva y Geltrú* publicava l'edicte pel que Griffi demanava autorització per la construcció d'una via fèrria d'amplada normal entre el baixador de tren i la fàbrica. S'obria un període d'al·legacions atenent a que la via travessaria diverses finques particulars. El setembre de 1945 l'empresa rebia l'autorització per construir la via, però el procés era lent i fins el 1952 no es parlava del dret a l'expropiació de terres. Així, l'abril d'aquell any el diari local informava de l'ocupació de terrenys de domini de l'Estat i de la conveniència de declaració d'utilitat pública de l'enllaç entre el ferrocarril de Griffi i la línia Madrid-Barcelona en el quilòmetre 636,851.
Les dificultats tècniques i administratives aconsellaren la congelació d'un projecte que mai es va materialitzar. Les edificacions a la zona del baixador de Sant Cristòfol foren enderrocades als anys noranta, i avui només en resta el testimoni del pont de la via fèrria sobre el torrent de la Piera a la zona de la Bòbila.
El transport en vaixell fou una alternativa important per l'arribada de matèries primeres i la distribució del ciment. casimir Martí indicava que a finals d'agost de 1928 l'empresa obtingué la llicència preceptiva per embarcar el seu producte a la platja de Vilanova i la Geltrú, en règim de cabotatge. [629]
El 1944 el vilanoví Pere Serra Briones (Vilanova, 1912-Madrid, 2009) es convertí en el cap de l'oficina comercial de ciments Griffi a Madrid.
Encara passarien molts anys abans la ciutat no disposés del port, però cal recordar que el tràfic comercial es va inaugurar el 11 de juny de 1954 amb el pailebot Cala Portals que va carregar 160 tones de ciment de les fàbriques Griffi i Freixa dels Monjos amb destinació a Mallorca.
El 1946 s'havia creat el Instituto del Cemento, un organisme impulsat pel CSIC i l'INI per preservar i desenvolupar el sector, i que es reforçaria el 1953 declarant d'interès nacional la indústria del ciment, fent d'aquest un element essencial de l'economia autàrquica, al costat del carbó, el ferro o l'electricitat. El 1955 la producció de Griffi havia estat de 41.656 tones anuals.
El *Boletín Informativo de los Cursos Politécnicos* de 1958 aportava informació actualitzada del funcionament de la cimentera i indicava que la producció de Griffi havia arribat a les 200 t diàries. En aquelles dates hi havia 1.800 CV de potència instal·lada amb un consum de 1.000 kW de potència i disposava d'una central tèrmica que funcionava per la recuperació de calor del fum dels forns. La producció de 200 t diàries es repartien en ciments especialment aptes per mosaics hidràulics, ciment pòrtland blanc d'alta resistència i també pintura mineral Montcadí.

[629] Martí (1997), p.253

La mòlta de les matèries primeres havia de ser la més adequada per poder-les mesclar i coure correctament. Per la moltura, seca o humida (amb aigua), s'utilitzaven màquines de piconar de martells amb capacitat de 40 t/hora. Es disposava de quatre molins trituradors i dos molins tubulars de refinament de 9 m de llargada i un diàmetre de 2,10 m. Els molins eren accionats per motors de 225 CV. La cocció es feia en dos forns giratoris de 45 m de llargada i 2,40 de diàmetre. Els cremadors treballaven amb fuel-oli i el combustible s'escalfava prèviament a 80-90º abans d'injectar-se a al forn. El producte calcinat sortia en forma de clínquer i calia una nova mòlta per arribar al ciment. Després de les sitges de magatzematge es passava a les màquines envasadores amb una capacitat de 50 t/hora.

A les dècades dels anys seixanta i setanta Griffi aprofità l'empenta de la construcció derivada de les importants onades migratòries. La fàbrica, però, cada cop es trobava més prop d'un nucli urbà que s'expandia en totes direccions. Les construccions precàries que creixien a la pujada dels Crespellins, poc a poc s'anirien convertint en el barri del Tacó, popularment conegut com *la Múrcia Xica*. Temps a venir, les molèsties produïdes pel veïnatge d'una fàbrica cimentera que, inevitablement, escampava pols per les rodalies, va generar les primeres protestes veïnals.

Per això, l'abril de 1975 l'empresa instal·lava uns filtres de pols de ciment. Però els problemes de contaminació i els continus processos tècnics i administratius vinculats a les queixes i a l'obtenció de llicències mediambientals no s'aturarien. Hom tenia la impressió que la cimentera vilanovina estava entrant al tram final de la seva existència.

El Fomento de Obras y Construcciones era el soci amb més accions de la companyia, però no era el soci majoritari. Es convidaria als socis accionistes a posar en venda les seves accions, però la societat els hi pagava un preu molt baix.

Josep Mestre Soler era l'apoderat de Materiales Hidráulicos Griffi des del 19 d'abril de 1967, i el 1976 –seguint indicacions del Consell d'Administració– participaria en les negociacions per a la venda de la societat al grup Valenciana de Cementos.

En un clima de malestar, aquell any Valenciana de Cementos es faria amb el paquet accionarial sense masses preguntes ni discussions. Griffi passaria a ser-ne una filial.

Valenciana de Cementos aplicaria una política de reestructuració de l'empresa amb certa visió de futur i ànim de invertir i modernitzar processos i instal·lacions.

L'empresa s'havia constituït el 1917 sota la raó social de Compañia Valenciana de Cementos Portland amb domicili social a València. El principal soci era la família Serratosa.

Als anys noranta es faria un pas més. Com s'indicava al setmanari *L'Hora del Garraf* en la seva edició de 1 de març de 1996, el 29 de juny de 1995 la junta d'accionistes aprovava la fusió definitiva de Valenciana de Cementos i Griffi. El 12 de setembre de 1995 es registrava la fusió per absorció de Griffi per part de Valenciana. La

històrica societat vilanovina, que aleshores comptava amb uns 70 treballadors, deixava d'existir i únicament en restaria la marca comercial Griffi.
Però el grup Valenciana de Cementos patiria la seva pròpia crisi i el 1992 passaria sota control de la multinacional mexicana Cemex, Cementos Mexicanos. L'estiu de 1992 Cemex es feia amb la propietat de les companyies Valenciana i Sanson.
L'abril de 2009 Cemex aturava definitivament el forn rotatori de la cimentera vilanovina. En aquell moment ocupava cinquanta treballadors i les instal·lacions es convertiren per un temps en magatzem i centre de distribució. Començava l'enderroc de la xemeneia i de bona part de les construccions.
Fem un apunt final relacionat amb Griffi i la seva col·laboració amb una empresa portuguesa productora de ciment. El 1950 la Companhia Portuguesa de Cimentos Brancos CIBRA, constituïda cinc anys abans, instal·lava una fàbrica de ciment blanc a la ciutat de Pataias, la primera del país. Fou muntada amb la col·laboració tècnica de Griffi , amb un especial protagonisme de Sebastià Puig Miró, aleshores director tècnic. També hi participà Fèlix Capella i el promotor fou Lluís Remus, fill de Blanes.
La maquinària també s'adquirí a Dinamarca. Iniciada la producció, el vilanoví Albert Virella Bloda –aleshores responsable del laboratori– es convertí en el director tècnic de la fàbrica portuguesa. Virella treballà a la planta de Portugal entre 1949 i 1971. Durant aquella etapa compaginà les tasques directives amb l'estudi de la indústria del ciment, participant en congressos i participant en publicacions tècniques. El 1 de febrer de 1971 Virella tornava a Vilanova i la Geltrú per fer-se càrrec de la Direcció Industrial de Griffi. Cap el 1974 aquesta empresa produïa 44.000 tones anuals i ocupava 229 treballadors. Virella s'hi estigué fins la seva jubilació el 1976 coincidint amb l'adquisició de Griffi per part del grup Valenciana de Cementos. [630]

27.4 La Calibradora Mecànica

La Calibradora Mecánica, S.L. –popularment coneguda per La Cali– fou fundada per ciutadans suïssos el 27 d'octubre de 1926 per la fabricació de barres calibrades de ferro i acer per sistema d'estirat i tornejat.
El *Diario de Villanueva y Geltrú* anunciava l'abril de 1927 que la Calibradora havia comprat uns terrenys de Miquel Esquirol entre la bòbila dels germans Figueras i els tallers de la companyia ferroviària MZA. Els socis fundadors foren els suïssos Hermann Honegger i Rudolf Hugo Frey.
Hermann Honegger (1880 -1957) era un dels propietaris de l'empresa Honegger

[630] Dades extretes del treball "L'activitat tècnica i científica de l'Albert Virella i Bloda (1915-2000)" d'Albert Tubau, publicat a la revista *Del Penedès* (2016) editada per l'Institut d'Estudis Penedesencs.

& Cie, a Wetzikon (Suïssa). Originàriament, empresa de fosa i forja, va evolucionar a primers del segle XX a fabricar fusos per filatures, i amb la Primera Guerra Mundial, components per armament, principalment munició per fusells, pistoles i metralladores.

Per la seva banda, Rudolf Frey era empresari de la R. Frey & Cie. a Bubikon (Suïssa), fabricant d'acers calibrats i cargolam, mort el 1933. En qualsevol cas, la documentació disponible fa pensar que el control de la gestió de la Calibradora estava a càrrec del seu fill R. Hugo Frey, com a mínim ja des del 1931. [631]

El 1929 l'empresa participava a la Fira Internacional dde Barcelona. Les dades de la matrícula industrial indiquen que a partir de 1930 la fàbrica disposava, segons els anys, de dos o tres màquines calibradores, un banc de calibrar i un taller de manyeria mecànica de 3 CV de potència. Dades que es farien extensives fins a les darreries dels anys quaranta.

L'any 1934 es feien barres calibrades d'alta precisió, rodones, sisavades, quadrades, planes, perfils o especials per a transmissions. També fabricaven maquinària i decolletatge, elaboració de peces de revolució, com eixos, traient material amb eines de tall.

Joan Pascual i Ramón, qui en seria futur màxim directiu, començà a treballar a les oficines de La Calibradora el 2 de gener de 1928, amb 16 anys. Tots els directius de la Cali, inclòs el seu cap directe, eren suïssos (també un alemany). Això va motivar que, en començar la guerra d'Espanya, tots ells tornaren al seu país, i algun d'ells passà a la zona "nacional".

El darrer apoderat en sortir, Albert Sidler, demanà als que es quedaren si algú d'ells volia fer-se càrrec de la empresa, repte que acceptà Joan Pascual.

Rebé un apoderament provisional de l'Ajuntament amb data 28 de juliol de 1936. Un altre document emès per la sots-secretaria d'armament republicana amb motiu del trasllat de la Calibradora l'acredita com a director a partir del 10 d'agost de 1936.

Aleshores es fabricaven barres i perfils per a ús general, especialment per a maquinària tèxtil, però també altres específics per armament com ara els destinats al punt de mira d'armament lleuger. Aquest fet i la proximitat a les instal·lacions ferroviàries va fer que fos bombardejada en diverses ocasions, com el 7 i 9 de setembre del 1938. Els danys foren informats a Suïssa i pel novembre s'havien reparat gairebé tots els desperfectes.

Les instal·lacions fabrils disposaven d'un refugi antiaeri a la nau de matèries primeres, no gaire lluny de la xemeneia que encara avui es conserva.

Una nota del delegat del Ministerio de Defensa de 20 de gener de 1939 a les cinc

[631] Dades facilitades per Abel Pascual i Ventosa, a partir de la documentació del seu pare Joan Pascual i Ramón.

de la tarda comunicava: "Habiendo recibido Orden del Teniente Coronel de la Región, de evacuar rápidamente los camiones que tengo a mi disposición, he dispuesto que todos los camiones de CAM que se encuentran e ésta, se hallen cargados dentro de media hora, en ruta sobre carr. Barcelona, marchando sobre Barcelona sin perder tiempo".

Sembla que si no es feia l'evacuació d'acord a les instruccions, estaven a punt altres camions carregats amb dinamita. Aquell vespre els obrers de La Calibradora dormiren a Montjuic, en un dels palaus abandonats. L'endemà Vilanova i al Geltrú era ocupada per les tropes franquistes. Cap el 24 de febrer el personal es traslladà en camió a Castellfollit de la Roca, on era prevista la instal·lació de La Cali en unes naus prop del riu. Les màquines, però, no hi arribaren, i foren recuperades al final de la guerra a les estacions de ferrocarril de Camallera, i també a Girona i Figueres.

Un document de 9 de febrer de 1939 amb l'encapçalament "Relación de los obreros de La Calibradora Mecánica, S. L: de Villanueva y Geltrú" –un llistat de 30 persones–, era fet en paper de carta de la "Fábrica de Hilados de Algodón de Martín Xaudiera", amb fàbrica a Castellfollit, i on probablement s'havia de instal·lar La Calibradora.

Mentre, Erich Günther, antic directiu alemany que va passar a la zona nacional on va dirigir la secció de calibrat de S. A. Echevarria, Industria Militaritzada, va arribar a Vilanova i la Geltrú amb l'entrada de les forces franquistes. El Dr. Ribot el va nomenar dipositari de La Calibradora fins que els socis o un apoderat se'n fessin càrrec.

Va començar la reconstrucció de la fàbrica. El 3 de març es dirigí per carta a Joan Pascual comunicant que havia demanat a la Comandància Militar els salconduits pels obrers. Hi havia però, alguns condicionants. Quedaven automàticament acomiadats tots aquells que haguessin ingressat en data posterior al 18 de juliol del 36 i els que formaven part del darrer comitè de treballadors. L'alemany també va estendre un aval a favor de Joan Pascual i una autorització perquè aquest es desplacés a Girona i Castellfollit a recuperar maquinària i existències. Un camió havia d'efectuar un trasllat parcial i altres equips arribarien en tren a Vilanova. Fonts familiars indiquen que aquella bicefàlia entre l'alemany i Joan Pascual aviat va esdevenir conflictiva. Günther va ser acomiadat l'estiu de 1939 i Pascual va ser confirmat com apoderat.

La represa de la producció a Vilanova i la Geltrú hagué de fer front a dos problemes principals: la reparació dels desperfectes causats pels bombardeigs i la manca de matèries primeres. Hagueren d'adaptar-se al sistema de "cupos" i als canals de proveïments alternatius, una conjuntura que va comprometre la supervivència de l'empresa.

El 1942, en plena Segona Guerra Mundial, Joan Pascual es desplaçà a Suïssa per tractar d'aquella situació límit, sense liquiditat i amb únicament 12 tones de material. Pascual rebé tot el suport i reconeixement. Malgrat tot, els problemes econòmics seguien i el desembre de 1945 un telegrama de Pascual anunciava: "situación financera fabrica muy apurada stop vengan urgente".

El 1946 tenia lloc la primera visita dels socis suïssos després de la guerra. Hi hagué ampliació de capital i el 1 de maig d'aquell any Joan Pascual fou nomenat soci-gerent. La Calibradora disposava d'un magatzem de distribució a Barcelona.

L'octubre de 1948 moria R. Hugo Frey-Graf, un dels socis fundadors. El seu fill Rudolf Frey n'agafà el relleu. A finals de 1949 es desencadenaren les primeres tensions entre socis. A l'equador de segle la producció era de 500 tones mensuals.

Tot i la dificultat per adquirir materials, a principis dels anys cinquanta hi hagué una important inversió en maquinària. En aquella època es plantejaren, junt amb un col·lega basc, de crear una empresa de laminació en calent per poder disposar de materials sense dependre de la gran siderúrgia.

Després de diferents negociacions entre les parts suïssa i la part catalana, el 1958 es signava un compromís de compra-venda per part dels socis Joan Pascual i Miquel Andreu. Un any després Joan Pascual abandonava la gerència i la societat, i es convertien en primers directius Miquel Andreu, l'advocat barceloní Salvador Casanovas i Martí, i Rudolf Frey.

Més endavant La Calibradora passaria a integrar-se en els actius del Banc Industrial de Catalunya.

El maig de 1960 la família Pascual, ja separats de La Calibradora Mecánica, fundaren a la població de La Llagosta la nova empresa Calibrados de Precisión, S. A. (CAPRESA) dedicada a la fabricació de barres de ferro calibrades i perfils -per eixos d'amortidors-, barres de torsió i altres components per a la indústria de l'automòbil. Joan Pascual Ramon aniria acompanyat dels seus fills, Lluís Pascual Ventosa per la part de la fàbrica i l'enginyeria; i per Abel Pascual Ventosa a l'àrea comercial. El 2007 l'empresa seria adquirida pel grup alemany Arques. Després d'un periple per diversos propietaris la planta catalana tancaria el 2018.

El *Boletín Informativo del Curso Politécnico* de l'Escola Industrial en el seu número 10 editat el 1957, feia especial esment a La Calibradora. Remarcava que treballava amb acer d'acord a normes alemanyes, amb alt rigor de toleràncies i eren de destacar els perfils especials per màquines d'escriure i calcular, màquines per la industria tèxtil, aviació o automòbils. En qualsevol cas, es parlava de l'extrema garantia del seu control de qualitat.

L'article s'esplaiava en les bondats dels bancs d'estirament, les trefiladores, les màquines de tornejar, les adreçadores, les de polir, premses, forns de recuit, banys de decapatge i altres. Aleshores, la fàbrica comptava amb un total de 64 treballadors,

56 obrers i 8 empleats. Malauradament, es lamentaven que la manca de matèries primeres feia alentir el ritme de producció, havent de treballar per sota de la capacitat de la planta. Unes instal·lacions que elaboraven 300 tones mensuals de perfils transformats: barres de ferro i acer calibrades, de perfils rodons, quadrats, hexagonals, plans o especials; eixos de precisió, guies per ascensors i guia-tacs per telers.

A partir de 1958 la societat es constituí en empresa familiar. Es feren calibrats de més alta qualitat, amb maquinària majoritàriament alemanya i s'exportava a diversos països d'Europa, Canadà i Mèxic.

El 1989, la Calibradora Mecánica,s.a. adquirí les accions al Fons de Garantia de Dipòsit constituint-se en societat laboral. En tres anys es reduí la plantilla més del 50%, arribant a 80 treballadors. En aquella mateixa època se subhastaren els terrenys per part del Banc Industrial de Catalunya, principal creditor de l'empresa. Els empleats intentaren allargar la vida de l'empresa que tancà les portes de la fàbrica de Vilanova.

De l'existència d'aquesta empresa industrial a Vilanova i la Geltrú avui encara en resta el testimoni de la vella xemeneia de maons.

27.5 Font Vilaseca, "la fàbrica Nova"

El 1933 es fundava i aixecava la fàbrica de filats de cotó Josep Font Vilaseca, popularment coneguda com "la fàbrica Nova".

La planta productiva s'instal·là en els terrenys de vinyes adquirits el 1932 (1931) per Font Vilaseca a Lluís Ferrer Vidal i Soler, segons comentava el *Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 9 de maig de 1959, amb motiu de les noces de plata de l'empresa tèxtil. Eren 17.000 m2 entre la carretera de l'Arboç i la rasa d'en Miquelet, i s'ocupaven 250 treballadors.

En aquell moment es feia notar la singularitat de l'edificació, de factura més moderna i innovadora que les fàbriques tèxtils que venien del segle XIX. Com deia Albert Virella al *Villanueva y Geltrú* de 7 de gener de 1950: "exponente de las nuevas orientaciones constructivas de los locales industriales". En aquell indret, el plànol Gumà de 1876 hi preveia el pas de l'Avinguda de la Industria.

Josep Font Vilaseca (Igualada, 1872 – Barcelona, 1954) també era propietari del Laboratorio de Aplicaciones Farmacodinámicas a Barcelona. [632] Francesc Oliva i Bolet –que havia treballat a cal Xoriguer– fou el primer director de Font Vilaseca.

L'empresa de filats de cotó "de reconocida fama por la pulcritud de sus hilaturas", estava domiciliada a la rasa d'en Miquelet.

[632] Puig Rovira (2003), p.134

D'acord a les dades de matrícula industrial de l'Arxiu Comarcal del Garraf, el 1936 l'empresa declarava 2.400 fusos i 2.000 fusos de tòrcer. El 1937 i 1938 es passava a 6.500 fusos i 2.000 de tòrcer. En acabar la guerra el 1939 se'n registraven 2.900, que es convertien en 6.500 l'any següent i en 9.000 fusos i 2.500 de tòrcer el 1941. El 1948 el nombre de fusos de filar era de 16.000, una xifra que el 1950 arribaria als 20.000. El 1945 es declaraven 162 CV i, un any després, 212 CV.
En relació a la plantilla, formada majoritàriament per dones, el 1939 es comptabilitzaven 134 treballadores. Una quantitat que arribaria fins els 252 el 1950. El 1948 s'aixecaren un gran bloc d'habitatges amb jardí interior pels treballadors a la confluència dels carrers de Sant Onofre amb Picapedrers. Després de la suspensió de pagaments, els pisos foren posats a la venda a partir de 1987. El 1948 s'ampliaria la planta amb una nova sala de fabricació.
Un nou article al *Villanueva y Geltrú* de 9 de maig de 1959 informava del procés de filar, torçar, pentinar i acabar, que aportava "Filats d'alta qualitat en cotó egipci". A la mort de Jossep Font el 1954 l'empresa sseria continuada pels seus fills Josep i Ignasi Font Damians. Per aquelles dates l'empresa ocupava 300 persones sota la direcció de Pere Picola Mir. Les tres quartes parts de la plantilla eren treballadores. El 1975 s'estrenaria una nova i moderna sala de fabricació dedicada a la fabricació de teixits fins de cotó i fibres sintètiques amb 100 telers. [633]
Les dificultats estructurals del sector tèxtils abocarien l'empresa el 1986 a sol·licitar suspensió de pagaments i tancar les portes un any després. Aleshores ocupava 330 treballadors.
Dos anys després la Seguretat Social li embargava els bens a compte dels deutes acumulats i l'empresa era adquirida pel grup inversor Cabletex, especialistes en liquidació d'empreses especulant amb els terrenys. El 1989, però, els treballadors –que cobrarien del Fons de Garantia Salarial– es convertiren en propietaris de les instal·lacions. El 1994 hi hagué un acord de venda. La fàbrica Nova s'enderrocà el 1995 i en el seu lloc s'hi edificaren prop de tres cents habitatges.

27.6 La fàbrica de cintes

El 1927 es fundava en un carrer transversal de la rambla Pirelli –actual carrer Meridional– la fàbrica de cintes de seda de Castany Valls que el 1933 seria traspassada a Burgués Montaner.
Jaume Castany i Valls era professor de l'Escola Industrial. Inicialment, la fàbrica funcionaria amb dos operaris i la direcció de Francesc Castany, nebot del fundador. El *Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers* de febrer-març de 1927

[633] Ibid

anunciava l'inici de la construcció de la fàbrica de cintes de seda del Sr. Castany que ocuparia 400 m^2. El logotip es faria a partir d'una xilografia de l'artista Enric-Cristòfol Ricart. [634]

Els anys 1915 i 1917 el seu germà Josep Castany havia declarat un negoci de teixits amb deu telers moguts a vapor al carrer dels Horts. La fabricació de cintes de seda artificial no era pròpia de Vilanova i la Geltrú, on el sector tèxtil s'havia dedicat tradicionalment als filats i teixits de cotó. La cinteria arrelà a ciutats com Manresa o Barcelona. Habitualment la seda venia de Barcelona o de Lió. Hi havia una gran varietat de models de cintes de seda o de cotó amb una forta capacitat d'adaptació a la demanda. Entre les cintes de seda destacaven les betes mitjanes, betes senzilles, betons, betons de Castella, ribets ...

En relació a la fàbrica de Jaume Castany s'apunta que fou la primera de l'Estat en fabricar la modalitat de fistó o punta, "festón o puntilla", teixit ordit amb cotó i tramat amb seda. La fabricació s'inicià amb quatre telers vinguts d'Alemanya. [635]

De fet, l'empresa es promocionava com a fabricant de "cintes amb tramat de seda". Durant el procés el fil de seda es torçava més per donar-li consistència. Habitualment, els treballadors de cinteria eren més ben pagats pel fet de treballar amb materials cars i delicats.

El de Castany fou el primer establiment de la ciutat dedicat a les cintes de seda, però hi hagué un altre intent a inicis de segle –no sabem si era de cintes, però sí de sedes– que no va reeixir. El *Diario* de 24 d'octubre de 1905 informava no haver tingut més notícies d'aquella fàbrica de sedes que havia presentat els plànols a l'Ajuntament.

Disposem d'informació d'altres establiments que de forma complementària als seus productes els devia caldre teixir cintes. A la matrícula industrial apareix el cas del taller de torneria de fusta de Dionís Tubau al carrer de les Premses, que en anys precedents declarava un teler manual per teixir estores i el 1934 anotava un teler manual de cintes.

De l'estat de la fàbrica de cintes de Jaume Castany el 1931 en donava detalls, un cop més, el *Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers* de març-abril d'aquell any. Informaven que l'establiment havia iniciat quatre anys abans amb dos operaris i que aleshores ocupaven trenta treballadors, amb la previsió de poder doblar plantilla en poc temps. La direcció tècnica continuava en mans de Francesc Castany, nebot del propietari. La producció era de tres milions de metres de cintes a l'any, amb destinació al mercat interior i Canàries. Alhora, importaven cinta de França i Portugal. De les dependències destacaven la sala de telers, la tintoreria, la mesura i

---

634 A les seves Memòries, el xilògraf E.C. Ricart parlava de les tertúlies a Cal Castany. Indicava que a Jaume Castany l'anomenaven "el transatlàntic". Deia: "la casa de Jaume Castany era al passeig del Carme. Castany va fer les Amèriques. Tornà a Vilanova amb un paquet de brillants. Va posar una fàbrica de cintes, però amb tan mala fortuna, que un nebot seu li va fer un desfalc i l'arruïnà" (Ricart 1995, p.152)

635 Vila (1948), p.28

l'empaquetat. Es disposava de 25 telers de fabricació alemanya. L'empresa, doncs, semblava tenir un futur pròsper. Però el cert és que, potser com a conseqüència del desfalc i la ruïna de Castany que anotava E.C. Ricart, el 1933 el negoci fou traspassat a Antoni Burgués Montaner.

Antoni Burgués fou regidor de de l'Ajuntament vilanoví el 1941 acompanyant el controvertit alcalde Eduard Pascual Fábregas, i el 1943 amb l'alcaldia de Manuel Navarro Carreras, qui regentava la fàbrica de gèneres de punt.

El traspàs del negoci es devia formalitzar en modalitat d'arrendament, doncs Castany en mantenia la propietat el 1939, segons es desprèn de la carta enviada per aquest a l'Ajuntament de Vilanova el 13 de juliol, quan la finca de la fàbrica de cintes resultava afectada per l'expropiació derivada de les obres de reconstrucció de la Pirelli. [636]

El 1948 la fàbrica ocupava 35 treballadors, gairebé dones en la seva totalitat, amb una capacitat de vint telers i una producció reduïda a la meitat per l'escassetat de les matèries primeres.

Després de 1933 l'elaboració de cintes de seda es compaginaria amb la manufactura de cintes amb raió, una de tantes fibres artificials que s'anirien incorporant sector tèxtil. A meitat de segle es separarien els dos germans Burgués. Joan Burgués Montaner instal·laria un negoci de cintes de vellut al carrer Navarra 55, actual Correu. El 1958 disposava de 27 telers i 30 treballadors amb una potència de 10 CV.

En relació a les informacions aportades per la contribució industrial tenim el que segueix. El 1929 Jaume Castany declarava la fàbrica de la rambla Pirelli amb tres telers de confecció de cintes. L'any següent ja eren sis telers, i l'any 1933 en declarava nou. El 1936 l'establiment ja estava registrat a nom d'Antoni Burgués amb tres telers de cintes. El 1941 en declarava nou. La fàbrica es mantindria als registres fins els anys seixanta. De fet, el 1959 Antoni Burgués Montaner apareixia registrat amb una fàbrica de guants a la rambla de J.B. Pirelli.

Els anys vuitanta l'empresa fou traspassada a Antonio Edison Valls Castro. La fàbrica es va liquidar i els seus propietaris la van tancar deixant-la fora de servei. L'interior de la fàbrica del carrer Meridional –travesser a rambla Pirelli– restà intacte fins que el 1995 fou desmuntada i buidada per una empresa especialitzada. El continent i el contingut s'havien mantingut inalterables: telers i llançadores, sistemes motrius, accessoris, eines, productes elaborats o mostraris comercials.

Tot fou desballestat i la fàbrica desaparegué en poques hores, sense que l'empresa encarregada permetés que aquella interessant mostra de patrimoni industrial, únic a

[636] A la carta el propietari oferia de vendre a l'Ajuntament l'establiment de 457,62 m² que no la maquinària, del número 4 de carrer Transversal de Rambla Pirelli. Es puntualitzava que l'arrendatari era Antoni Burgués i s'emfatitzava que es tractava d'un procés d'elaboració molt delicat: "por razón de fabricarse en él artículos de seda debe tener doble pared y luz natural suficiente con losetas y encima del envidriado para evitar que las variaciones de temperatura trasciendan al interior lo que podria provocar la rotura de los hilos". (ACG, Doc. 2878. Any 1939)

Vilanova i la Geltrú, pogués ser mínimament documentada. No només no hi hagué cap possibilitat de preservar algun dels telers, ni tant sols un mostrari, sinó que no es va poder fotografiar o filmar les instal·lacions, imatges que avui restarien com un important document d'una part de la història tèxtil de la ciutat. Fou una mostra més del menyspreu pel patrimoni industrial, i per la pròpia història.
Finalment, Casimir Martí esmentava aquells i altres fabricants de cintes a la Vilanova i la Geltrú del primer terç de segle: "Altres fabricaren cintes, com Antoni Burgués i Montaner, a la Rambla Pirelli, l'any 1936; Dionís Tubau, al carrer de les Premses, entre 1924 i 1934, que també produïa estores fines; i Jaume Castany i Valls, entre 1915 i 1934, al carrer dels Horts i a la rambla Pirelli". [637]

27.7 Gèneres de punt Navarro

La mateixa singularitat de l'establiment de cintes de seda la compartia la fàbrica de gèneres de punt dels germans Navarro. Singular per impròpia en una ciutat com Vilanova i la Geltrú. De la mateixa manera que la cinteria es concentrava a Manresa, els gèneres de punt ho feien a Mataró i altres punts del país.
A diferència de les fàbriques de semielaborats: filats i teixits de cotó o cintes de seda, en aquesta modalitat tèxtil es tractava de productes acabats i, per tant, directament aptes pel consum. A diferència dels teixits ordinaris plans obtinguts per encreuament de fils (trama i ordit), el teixit o gènere de punt s'obtenia amb un únic fil que s'anava entrellaçant amb ell mateix formant una xarxa o malla que donava com a resultat un producte de gran elasticitat, adaptabilitat i transpiració. [638]
La mecanització d'aquesta modalitat tèxtil no es desenvolupà fins els darrers anys del segle XIX. El 1905 es constitueix a Vilanova i la Geltrú la fàbrica de gèneres de punt de Francesc Navarro Baltà, amb fàbrica al carrer Immaculada 134, al costat de l'església de mar.
Montserrat Llonch situa en aquella època la culminació de la mecanització de la indústria del gènere de punt a l'Estat espanyol. [639]
Entre 1904 i 1911 l'empresa apareixia registrada a la contribució industrial a la

---

637 Martí (1997), p.245
638 "El teixit de punt es caracteritza per la formació de malles d'un sol fil sobre si mateix o de distints fils paral·lels entrellaçats [...] La novetat del gènere de punt es basa en la incorporació de la confecció a la fabricació, de tal manera que l'article de punt en sortir de fàbrica pot consumir-se directament. El tissatge de punt ofereix un tipus de producte que presenta com a avantatges principals la seva elasticitat, l'adaptabilitat al cos humà i una millor transpiració, apte per a la producció d'articles en contacte directe amb el cos humà o roba interior". (Llonch 1997, p.31)
639 Llonch indica que cap a 1905: "la mecanització de la industria del gènere de punt a Espanya ja es un fet en els telers circulars (les malloses i bateries) i els rectilinis de fontures(els cottons)". Quedava pendent la mecanització dels telers rectilinis d'agulles creuades (les tricotoses) i els telers quadrats (que tindria una evolució posterior) (Ib., p.38)

rambla de la Pau, al carrer Immaculada 134 i al carrer Llibertat.
Els gèneres de punt visqueren un important moment d'expansió al nostre país durant els anys de la Primer Guerra Mundial. S'incrementà la demanda i s'expandiren els punts de producció per diferents indrets: Mataró, Olot, Barcelona, Calella, Canet de Mar, Igualada o Terrassa.
Als anys vint el sector viuria una important renovació tecnològica amb la maquinària que s'importava d'Alemanya. [640]
El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 30 de juliol de 1927 situava en primera plana aquest anunci: "Fábrica de género de punto instalada en sitio céntrico de esta villa y compuesta de 32 telares tricotosa a motor, 9 telares tricotosa a mano, 5 telares circulares a a motor, con toda la maquinaria auxiliar y de confección, se vende junto o separadamente con edificio en que está instalada. Razón: Pericas, Boixeda y Compañia, Ronda Universidad 21, Barcelona; y en el Banco Urquijo Catalán de esta villa".
El 1934 la fàbrica fou traslladada a la rambla Samà 150-152. Navarro Baltà, reconegut dirigent carlista, morí el 1939 i el negoci l'encapçalaren a partir d'aquell moment els seus fills Francesc, Manuel i Carlos Navarro Carreras.
Després de la guerra d'Espanya, el 1942 l'empresa faria inversions en nova maquinària. Així es desprèn d'aquesta comunicació de la Delegación de Industria de Barcelona publicada al *Boletin Oficial del Estado* el 26 de gener de 1942:

> Don Francisco Navarro Carreras desea sustituir maquinaria instalada en su industria de fabricación de géneros de punto con la siguiente, de procedencia extranjera: 4 telares circulares, sistema colgante, modelo S.R. de marcha rápida; diámetro, 48 pulgadas, con diez mallosas y dos señaladores de agujeros, por un valor aproximado de 107.458 pesetas. Lo que se hace público para que tanto los constructores nacionales como los que por cualquier otra causa puedan suministrar dicha maquinaria o parte de ella, lo manifiesten dentro del plazo de diez días , en las Oficinas de esta Delegación de Industria, avenida del Generalísimo Franco, 407.

Signava a Barcelona el 17 de gener de 1942 el Ingeniero Jefe. M. de las Peñas. Aquesta mena de comunicacions foren molts habituals durant el període d'economia autárquica de postguerra.
Amb la mort de Francesc l'octubre de 1944, el seu germà Manuel es fa càrrec de l'empresa sota la raó de "Sucesores de Francisco Navarro".
Manuel Navarro Carreras, nascut el gener de 1904, fou alcalde de Vilanova i la Geltrú en el període de 1943 a 1946. Aquell darrer any fou rellevat a l'alcaldia per Antonio Ferrer Pi, i Navarro es dedicà plenament a la fàbrica de gèneres de punt. Navarro va morir el 16 de febrer de 1952.
Com en tants altres sectors, els gèneres de punt hagueren d'afrontar les dures

[640] Llonch (2007), p.135

dificultats de la postguerra, amb problemes recurrents d'aprovisionament de les matèries primeres, especialment el cotó regulat per "cupos", a part de les intermitències del subministrament elèctric o els entrebancs imposats a la importació de maquinària. Temps després el sector aniria incorporant amb èxit les cada cop més desenvolupades fibres artificials que guanyarien terreny als materials tradicionals com el cotó o la seda.

El 1948 la fàbrica de gèneres de punt Navarro ocupava 25 treballadors, especialment dones. Consta que els seus productes gaudien d'un destacat prestigi dins del mercat.

Segons el "Bosquejo" publicat als Cursos Politècnics d'aquella any, el 1958 disposava de 8 màquines tricotoses circulars i ocupava 17 treballadors.

Aquells anys es veurien els canvis més transcendents en relació als processos productius, materials i productes relacionats amb els gèneres de punt.

Una posava novament en evidència l'especialista en la matèria Montserrat Llonch: "A la fi dels anys cinquanta la calceteria experimentà una forta renovació de l'aparell productiu gràcies a la imposició d'una nova moda, les mitges sense costura, que acabaran desterrant l'ús de les mitges amb costura".

Les fibres químiques s'anirien imposant definitivament: el niló, el raió, els polièsters o les poliamides. En aquest sentit destaquen la incorporació als anys cinquanta de les mitges de niló i , més endavant, cap els setanta, els pantis. Els gèneres de punt guanyaven mercat amb els productes de calceteria com mitges, pantis o mitjons; i també en articles externs com banyadors o pijames.

El 1960 al capdavant de l'empresa s'hi trobava Maria Almirall, vídua de Manuel Navarro. Aleshores, bona part de l'activitat s'havia especialitzat en llenceria de niló.

Arribat el darrer quart de segle, però, els gèneres de punt patiren la mateixa davallada que la resta del sector tèxtil, que en un degoteig incessant anava tancant i deslocalitzant empreses. La fàbrica de gèneres de punt Navarro tancaria portes amitjans dels anys vuitanta.

El cert és que la premsa local anunciava el 1999 l'enderrocament de les velles instal·lacions.

D'acord als registres de la matrícula industrial el 1904 es registrava la fàbrica de teles de punt de Francesc Navarro Baltà amb dos telers manuals a la rambla de la Pau. El 1905 i 1906 el negoci ja estava domiciliat al carrer Llibertat amb 15 telers manuals. En anys posteriors l'empresa, ubicada al carrer Immaculada, declararia quatre telers moguts a vapor de 240 centímetres i 14 telers a vapor rectilinis d'agulles trenades o creuades de 1.067 cm.

El 1917 Navarro Baltà incorpora vuit telers manuals de 498 cm. A partir de 1920 l'empresa es registra com a Francesc Navarro Societat en Comandita amb 12 telers d'agulles creuades i diverses màquines de confecció. El 1922 incorpora 4 telers

circulars a vapor, a més dels esmentats telers d'agulles creuades (12 de 695 cm. i 20 de 905 cm.).
A partir de 1930 i sota la raó de Francesc Navarro Carreras l'empresa registra 16 telers a motor rectilinis d'agulles trenades o creuades i 9 màquines de confecció i diversos telers manuals d'agulles creuades i màquines de cosir o de sanefes.
El 1934 ja apareix domiciliada a rambla Samà.
Superada la guerra civil, els primers quaranta l'empresa continuarà registrant els 17 telers a motor d'agulles creuades i 9 màquines de confecció "annexes a la fàbrica". En anys posterior els registres de la matrícula industrial es limiten a declarar 2,25 CV de potència. El 1947 l'empresa passa a estar declarada com Manuel Navarro Carreras, en comptes del seu germà Francesc que havia mort el 1944.
D'altra banda, els anys 1905 i 1906 la contribució industrial registra l'establiment de teixits de punt de Maria Artigas a la rambla Vidal amb dos telers manuals. Igualment, a partir de 1906 i fins 1915 la matrícula industrial registra el negoci de teixits de punt de Joan C.I.R. –ignorem el significat de les inicials– que es trobava al carrer Major i que declarava anualment un teler manual. De 1917 a 1925 hi trobem un "Juan, R." que amb un teler manual anotava domicili social a la plaça de les Casernes (1917-1920) o al carrer Major (1921-1924) i que, molt probablement, es tractava de la mateixa empresa que l'anterior.
De 1909 a 1924 trobem el registre del negoci de teixits de punt de Joan Sagalés Pla al carrer Progrés amb un teler, primer manual, després a gas i, finalment, a vapor. Posteriorment, de 1936 a 1946 hi localitzem el negoci de Joan Sagalés Mateu –potser fill del primer– inicialment com a fàbrica de teixits amb un teler al carrer Marqués del Duero i, a partir de 1943 com a fàbrica de gèneres de punt en el mateix carrer i amb una potència de 0,5 CV.
De manera semblant, entre 1924 i 1930 la matrícula anotava el negoci de teixits de punt de Francesc Martí Serra al carrer Sant Pau amb alternança de dos i tres telers manuals.
Finalment, apuntem l'establiment d'Antoni Llucià Vich al carrer Llibertat que, a partir de 1934, declarava entre 8 i 16 telers rectilinis d'agulles creuades moguts a motor. De 1938 a 1940 eren 8 telers d'agulles creuades a motor de 560 cm. i 8 més de 650 cm.
A partir de 1942 i fins el 1946 la raó social l'assumia Josep Llucià Vives –potser fill del primer– amb un establiment de gèneres de punt al carrer Llibertat –aleshores de Calvo Sotelo– amb una potència declarada de 3 CV.

27.8 Murillo i Freixa

Durant molts anys la fábrica Freixa seria coneguda a Vilanova i la Geltrú per la fabricació de les tovalloles "El Negrito".
El 1920 els germans Antoni i Bonaventura Freixa Rocasalbas constituïen l'empresa Bonaventura Freixa ubicada al carrer Correu, amb dos telers i dedicada a l'elaboració de tovalloles i altres gèneres de rus.
El 1928 es preparà l'ampliació i el trasllat a unes noves instal·lacions de la rambla Samà, 75-81, cantonada Anselm Clavé, on havia hagut una antiga vaqueria.
El 1939, després de la guerra, els germans Freixa es separaren i Bonaventura Freixa s'associaria amb Ramon Murillo i els seus fills Càstul i Josep. D'aquesta entesa en resultà la raó Murillo y Freixa, S.L. que continuà centrant-se en la fabricació de tovalloles i teixits de cotó. Aleshores, disposaven de despatx al carrer Diputació de Barcelona. Aquell any ocupaven 40 treballadors.
El 1942 enderrocaren les velles instal·lacions i impulsaren la construcció d'un nou edifici en el mateix indret, on s'hi instal·laren seixanta telers.
L'empresa es constituí en societat anònima i el novembre de 1946 es traslladaren a la rasa d'en Miquelet –a tocar de l'actual carrer de Josep A. Garí– ocupant una antiga fàbrica d'àcid tartàric. L'activitat s'hi mantindria fisn els anys seixanta.
El 1958 mantenien les dues dependències fabrils, a la rambla Samà amb 50 CV de potència i a la rasa d'en Miquelet amb 80 CV.
Aquell any disposaven de 84 telers, 71 filadores contínues de retòrcer de 500 fusos i 3 filadores contínues amb 1.500 fusos, ocupant 160 treballadors.
Més endavant l'empresa es convertí en Hilaturas Moragrega, S.A. El 1963 es promocionava com a "fàbrica de hilados y torcidos de algodón" a Vilanova i la Geltrú, amb magatzem al carrer Girona i oficines a la ronda de Sant Pere de Barcelona.
En quan a la informació facilitada pels registres de la matrícula industrial municipal, aquests ens diuen el següent. L'empresa de teixits Bonaventura Freixa Rocasalbas apareix domiciliada el 1926 al carrer Correu i, posteriorment, i fins el 1939 a la rambla Samà declarant sempre un teler Jacquard, a excepció de 1930 i 1931 que en declara tres.
Per la seva banda, l'empresa de Ramon Murillo Sagarrull es registra entre 1933 i 1939 a rambla Samà amb set o vuit telers Jacquard depenent de l'exercici i un teler a vapor a partir de 1937.
Finalment, la societat Murillo y Freixa, S.L. entre 1940 i 1944 es registrava a rambla Samà declarant dotze telers Jacquard i un teler a vapor mecànic els dos primers anys; mentre que els dos darrers exercicis registrava 51 telers.

27.9 J. Sas. Mosaics hidràulics

Amb el nom de J. SAS va funcionar entre els anys 1900 i 1945 a Vilanova i la Geltrú una fàbrica de mosaics hidràulics que posteriorment tindria continuïtat en altres indrets del país, produint pedra artificial i prefabricats de formigó. [641]

El 1861 –algunes fonts parlen del 1864– el paleta Francesc Sas Vall, nascut el 29 d'abril de 1829 a la Bisbal de Falset, arribava a Vilanova i la Geltrú. El mateix any naixia a la població prioratenca el seu nebot Joan Sas Gorgori (1861-1920), principal protagonista d'aquesta història. Joan era fill de Jaume Sas Vall i Francesca Gorgori.

El 1873 Francesc Sas acollia a Vilanova el seu nebot Joan que aleshores tenia dotze anys. Ni oncle ni nebot eren hereus, així que els calgué cercar oportunitats en altres indrets. El cognoms Sas i Gorgori eren molt habituals a la Bisbal de Falset.

Francesc Sas es guanyava la vida a Vilanova com a paleta. Segons el dietari de Josep Carbonell, Sas fou adjudicatari el 1882 del cobriment del torrent de la Pastera entre la rambla Transversal i la línia del ferrocarril.

Joan Sas Gorgori es casaria amb Àngela Prats Manuellas (1860-1925). Del matrimoni nasqueren Josep Joan (1888-1889), Joaquim (1890-1947) i Mercè (1892-1918).

A la dècada dels noranta Joan Sas Gorgori –mestre paleta–, actuava com a contractista d'obres a Vilanova. En aquella època es desenvolupava el ciment pòrtland o pedra artificial d'acord a la patent de invenció del fabricant de ciment anglès Joseph Aspdin de 1824.

El 1900 Joan Sas Gorgori fundava a Vilanova un negoci de construcció de mosaic hidràulic, elements de ciment pòrtland i pedra artificial, i més endavant peces prefabricades de formigó. Mentre, continuava la seva activitat professional de constructor d'obres com a mestre paleta.

Al marge de la seva activitat professional Joan Sas també s'implicaria en la vida associativa local. El novembre de 1903 entrava a formar part de la junta del Casino Artesano en qualitat de vicepresident en una junta directiva presidida per Roque Teixidó Basachs.

El 18 de febrer de 1905 el *Diario de Villanueva y Geltrú* informava de la construcció del tercer grup d'hipogeus realitzada per l'industrial J. Sas a la Via de San Antoni

[641] Moltes de les dades provenen del text *Llibre del centenari de SAS. Prefabricados de Hormigón, S. A. (1900-2000)* (http://ateneubisbaldefalset.blogspot.com/2015/10/sas.html)

del cementiri municipal. Sembla que les obres vinculades al cementiri serien una constant de l'empresa, amb Joan Sas o amb el seu fill Joaquim.

Destacava el paper de Joan Sas Gorgori el 1905 en la construcció del monument funerari dedicat a Víctor Balaguer i Cirera al cementiri local, protegit com a Bé Cultural d'Interès Local. Aquell any les despulles de Balaguer foren traslladades del panteó de la família Samà al nou monument-panteó funerari projectat per l'arquitecte vilanoví Bonaventura Pollés i Vivó, escultures de l'escultor modernista barceloní Alfons Juyol i Bachi, i construït per Joan Sas i Gorgori.

El 1907 s'incorporava a l'empresa el seu fill Joaquim Sas i Prats (Vilanova, 1890 – Barcelona, 1947), fet que facilitaria la seva consolidació i expansió. Puig Rovira situava l'any de naixement el 1892. A partir d'aquell moment, bona part de les sol·licituds dels permisos d'obres serien redactades pel fill i signades pel pare.

El 26 de gener de 1908 es constituïa una nova junta de l'associació local Fomento del Trabajo –constituïda a la ciutat quatre anys abans com a delegació local del Fomento del Trabajo Nacional– presidida per Àngel Morros i Serra que substituïa en el càrrec a Pere Fusté Biel i en la que Joan Sas exercia el càrrec de comptador. El 14 de març del mateix any el diari local feia constar Joan Sas com a capatàs de la companyia de Bombers de l'Ajuntament de la ciutat.

El 23 d'abril de 1911 –segons informava el *Diario* del dia 30– Joan Sas Gorgori tornaria a formar part d'una nova junta directiva del Foment, ara en qualitat de tresorer i sota la presidència de Cristòfol Colomer i Roig. A la junta constituïda el febrer de 1912 Joan Sas mantindria el mateix càrrec.

En aquesta vinculació i compromís amb el món associatiu cal ressaltar que –com indicava el diari local el 25 de febrer de 1912– Joan Sas formava part de la llista de socis protectors del II Congrés d'Ateneus i Associacions de Cultura que aquell any es celebrava a Vilanova i la Geltrú.

El 1913 s'iniciava la fabricació industrial de mosaics hidràulics i tres anys després es publicava la primera tarifa de preus dels prefabricats de formigó.

El 13 d'octubre de 1917 moria als vint anys Mercè Sas i Prats, filla de Joan Sas i germana de Joaquim.

El 1919 i gràcies a l'empenta del fill Joaquim Sas Prats s'ampliava el negoci obrint un local de 3.000 m^2 a Vilanova.

A la dècada dels vint un dels productes més comercialitzats per J. Sas foren els panots per pavimentar voreres i carrers.

El 1920 el primigeni taller de pedra artificial es convertia en fàbrica de mosaic hidràulic, un procés industrial especialitzat en les clàssiques rajoles de 20 x 20 cm decorades amb sanefes. Combinant àrids i colors, les rajoles de J. Sas es van escampar per bona part de Catalunya.

El *Diario de Villanueva y Geltrú* de 26 de gener de 1920 informava que Joan Sas havia

estat elegit president del gremi local de peons i paletes. Aquesta associació corporativa agafaria el nom de Sociedad de Albañiles y Peones de Villanueva y Geltrú, posteriorment adherida a sindicat UGT.

Mentre, si el pare i fundador Joan Sas s'havia destacat per la seva presència a l'associacionisme local, fos al Casino Artesano o bé al Foment, el seu fill Joaquim alternaria l'activitat professional i empresarial amb la participació a la política local com a regidor monàrquic.

Joaquim Sas i Prats casaria amb Dolors Contijoch Carol (1898-1978). Del matrimoni nasqueren Mercè (1920), Joan (1925) i Dolors (1932).

S'incorporà com a regidor de l'Ajuntament el 8 de febrer de 1920, poc abans de l'elecció de Joan Ferrer i Puig com a alcalde. Francesc X. Puig Rovira anotava que Joaquim Sas fou crític amb els traspassos de competències entre la Diputació Provincial i la Mancomunitat de Catalunya presidida aleshores per Josep Puig i Cadafalch. [642]

El mateix autor destacava els enfrontaments entre regidors monàrquics i catalanistes. Els dos regidors agredits, Sas Prats i Soler Bertot, presentaren denúncia al Jutjat d'Instrucció.

El gener de 1921 Sas seria elegit segon tinent d'alcalde per la candidatura dinàstica, el mateix dia en que era nomenat alcalde i tot seguit presentava la seva dimissió Josep Grau Solanes. [643] Sas es mantindria com a regidor monàrquic al consistori elegit el 1 d'abril de 1922 amb l'alcaldia de Joan Pujol i Carbonell. [644]

L'abril de 1920, tal com indicava el diari local, Joaquim Sas havia estat nomenat regidor-delegat de la junta del cementiri. Recordem les diverses obres de construcció que l'empresa J. Sas havia realitzat en aquell indret.

El 17 d'abril de 1920 moria Joan Sas Gorgori. El *Diario de Villanueva y Geltrú* incorporava dues grans esqueles el mateix 17 i el dia 19.

Joaquim Sas i Prats expandia el negoci, presentat com a fàbrica de "losetas hidraulicas", però que combinava amb la producció de peces de pedra artificial, primer des del local del carrer de la Immaculada i, posteriorment, al carrer de la Llibertat, a l'indret on el 1947 s'establiria el magatzem de recuperació i reciclatge Hijos de Francisco Pujadas.

El llibre del centenari de l'empresa constata que el 1921 tingué lloc la inauguració del local del carrer de la Llibertat, tot i que a la matrícula industrial de la ciutat no es declara aquesta adreça fins a partir de 1932.

De fet, l'empresa apareix per primer cop al registre de la contribució el 1922 a

[642] Puig Rovira (1989), p.139
[643] Ib., p.150
[644] Ib., p.235

nom de Joaquin Sas Prats com a fàbrica de "losetas hidràuliques" al carrer Immaculada. Més endavant s'identificarà també com a fàbrica de pedra artificial o fàbrica de rajoles. L'empresa es registrava al carrer Immaculada a excepció de 1932 i 1933 –darrer any al registre de la contribució industrial–, que ho faria al carrer Llibertat.

Com hem dit, els panots per a les voreres eren una de les especialitats de la casa. En aquest sentit, consta que el gener de 1922 l'empresa va servir 280 m^2 de "mosaic hidràulic amb relleu (panot nº511)" per pavimentar el carrer de la Llibertat entre el carrer Codonyat i la rambla Ventosa, segons s'indica a l'expedient d'obres públiques de l'Arxiu Comarcal el Garraf (dades facilitades per l'empresa en el llibre del centenari). Un any després s'editava el primer catàleg de mosaics hidràulics.

El 1925 naixia a Barcelona Joan Sas Contijoch, fill de Joaquim Sas i Prats i de Dolors Contijoch.

Aquell mateix any –segons fa constar la mateixa empresa– es sol·licitava patent d'invenció del procediment per fabricació de rajoles imitadores de mosaic romà. Potser per això, el 1927 rebia la Medalla d'Or per la presentació dels mosaics a l'Exposición de la Ciudad i Vivienda Modernas.

El 1930 s'edita un segon catàleg de mosaics hidràulics SAS i s'inaugura un local d'exposició al carrer Aragó de Barcelona.

L'agost de 1930 els treballadors de l'empresa vilanovina de ciment blanc Materiales Hidráulicos Griffi iniciaven una vaga que s'allargaria fins l'abril de 1931.

L'empresa SAS era client de Griffi i Joaquim Sas i Prats era accionista minoritari de la cimentera. [645]

El 9 de setembre de 1930 els treballadors de SAS també es declaraven en vaga. Mallofré –citant *Estela*, periòdic local publicat entre 1929 i 1931 que fou portaveu de la CNT– denunciava que els obrers de la fàbrica de mosaics artificials SAS treballaven entre 12 i 14 hores diàries, i acusava la direcció de "inhumano proceder". [646]

A finals d'octubre eren detinguts diversos vaguistes de les fàbriques J.Sas i Griffi, tal com informava el diari local. A la segona quinzena d'abril els treballadors de Griffi tornaven a la feina.

Aixímateix, també s'arribava a un acord entre els vaguistes i Sas Prats. D'això se'n feia ressò el periòdic *Estela* en la seva edició de 9 de maig de 1931 sota el titular "Solución del conflicto Sas". Deia el redactor: "un nuevo y señalado triunfo puede apuntarse el Sindicato de Trabajadores afecto a la C. N. de T. con la solución de este conflicto". Després de vuit mesos de vaga la direcció de Sas acceptava les

[645] Mallofré (2002), p.26
[646] Ib., p.67

demandes dels treballadors: reconeixement del sindicat, reconeixement del delegat de fàbrica, readmissió dels vaguistes, acomiadament dels esquirols, revisió de les taxes de treball, jornada legal de vuit hores, jornal mínim diari de deu pessetes ... L'acord era signat a 29 d'abril per l'alcalde Josep Sanmartí, Joaquim Sas, P. Anglés i J. Clavé.

El 1945 Sas Prats, delicat de salut, transferia l'empresa a la seva esposa Dolors Contijoch Carol. S'adquiria un local a l'Hospitalet de Llobregat que es convertiria en la nova planta de fabricació fins el 1980, amb fàcil accés al gran mercat de la conurbació metropolitana.

S'acabava aquí la presència de SAS a Vilanova i la Geltrú, i el recinte del carrer Llibertat seria ocupat el 1947 per l'empresa de recuperació de deixalles Hijos de Francisco Pujadas.

El 1947 moria a Barcelona Joaquim Sas i Prats. A partir de 1949 la direcció de l'empresa recauria en el seu fill Joan Sas Contijoch.

Els anys cinquanta l'empresa es concentraria en la fabricació de productes de formigó per a la construcció. El 1958 inauguraven una planta a Montblanc dedicada al sector dels prefabricats de formigó i iniciant el camí de l'exportació. Entrat el segle XXI es construiria una nova fàbrica a Pira (Conca de Barberà) com ampliació de la de Montblanc. SAS Prefabricados de Hormigón, continua fabricant productes dedicats als sectors de la construcció i la jardineria. [647]

[647] https://www.sas1900.com/empresa

28. La indústria durant la guerra d'Espanya

El 18 de juliol de 1936 un grup de militars provocava un cop d'Estat contra el govern legítim de la República. La resistència dels sectors democràtics i lleials a la República van fer que el cop d'Estat no tingués l'èxit previst i va fragmentar el territori espanyol en dos blocs. S'iniciava la guerra d'Espanya. Un conflicte que duraria prop de tres anys i deixaria el país immers en la misèria col·lectiva, enmig d'un devastador resultat de morts al front de guerra, morts per repressió dels dos bàndols, presoners, exiliats, depurats, i altres formules autodestructives que abocaren a una fractura irreconciliable i a una regressió econòmica de la que es trigaria molts anys a recuperar-se.

Abans de la guerra l'estructura industrial de Vilanova i la Geltrú era la segueix, tenint en compte el nombre de treballadors ocupats: Pirelli (1.600), Tallers ferroviaris de la MZA (700), S.A. Marquès (555), Mata y Pons (448) –que havia cessat l'activitat el 1935- , Griffi (200), Hilaturas Bach (92), La Papelera Catalana (71), Tallers Tomàs (65), Gèneres de Punt Navarro (32), La Calibradora Mecánica (21) i la fàbrica de cintes de seda (4).El 1933 s'havia creat Font Vilaseca, la fàbrica Nova.

El 1936 va haver-hi un curiosa iniciativa industrial que no va prosperar. El gener d'aquell any Albert Bebié negociava els permisos en nom de Colors Minerals, S.A. per instal·lar una fàbrica de colors minerals a la zona de Ribes Roges.

A tocar de l'actual passeig de Ribes Roges es van muntar unes instal·lacions amb unes calderes i altres equipaments que mai van funcionar. Popularment es coneixia com la fàbrica "dels suïssos".

L'11 d'agost de 1936 es constituí el Consell d'Economia de Catalunya, a l'octubre es constituïa el nou Govern de la Generalitat i el 24 d'aquell mes la Conselleria d'Economia promulgava el Decret de col·lectivitzacions i control obrer.

Com indicava Puig Rovira: "Les empreses de capital estranger no poden ser col·lectivitzades, però sí que són posades sota control obrer. A Vilanova, afecta la Pirelli i la Calibradora Mecànica". [648]

Les empreses industrials passaren a control obrer, i la majoria acompanyaren el nom de la societat amb una terminologia que així ho testimoniava: Filatures Bach, confiscada; Alegre, Ferrer i Pi, socialitzada; Ciments Blancs Griffi, fàbrica col·lectiva; Cooperativa popular de construcció de canonades ...

Un altre fet determinant per algunes fàbriques de la ciutat fou la seva classificació com indústries de guerra. Així ho comentava Puig Rovira: "Un escrit de l'Alcaldia de primer de juliol de 1938 inclou una relació d'indústries classificades de guerra, en la qual figuren Pirelli, la Calibradora Mecànica, Marquès, Manufactures El Fènix i

[648] Puig Rovira (2005), p.164

ciments Griffi, fins a un total d'onze, les principals de Vilanova i, a més, una d'anomenada "Fàbrica num. 1 DINA", dependent de la Sotsecretaria de Marina, que no hem pogut identificar. Un escrit de quinze dies després aclareix que cap de les empreses està classificada oficialment com a indústria de guerra, encara que hi treballen". [649]

Aquest fet, al marge d'assegurar els nivells de producció, dugué associat un altre fenomen controvertit com era l'exempció pels seus treballadors d'anar al front de guerra. Això provocà malestar, discussions i protestes per part de molts altres ciutadans que no es beneficiaven d'aquells privilegis. Els anomenaven "emboscats", en considerar que era una excusa i un refugi per no anar a la guerra. El cas més significatiu i conflictiu fou el dels treballadors de Pirelli, un episodi que s'ha comentat en el capítol corresponent a l'empresa italiana.

El impacte de la guerra en la indústria de Vilanova i la Geltrú podria resumir-se en dos fets essencials, un de general en relació als bombardeigs que afectaren algunes fàbriques, i un altre de particular respecte la destrucció de Pirelli el darrer dia de guerra a la ciutat.

En el primer cas cal tenir en consideració que molts dels treballadors que per diverses causes no foren cridats al front de guerra, eren reclutats per l'Ajuntament per contribuir a la construcció de defenses de costa o refugis antiaeris per a la defensa de la població.

El 4 de gener de 1939 es celebrava la darrera sessió plenària de l'ajuntament de Vilanova i la Geltrú, presidida per l'alcalde accidental Antoni Barrueco d'Esquerra Republicana.

El dilluns 16 de gener apareixia el darrer número del *Full Oficial de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú*, un òrgan de comunicació que havia substituït el *Butlletí del Comitè de Defensa Local*. Aquell darrer Full incorporava , entre altres informacions, un *Manifest de la Junta Local de Defensa Passiva* signada per Rafel Rovira. S'hi donaven instruccions preventives davant els atacs de l'aviació enemiga i demanava "portar a terme amb tota la rapidesa possible, l'acceleració en la continuació dels refugis ja començats i la construcció d'altres".

Des de Tarragona i per la costa avançava el gruix de tropes del Cuerpo de Ejército Marroquí que comandava el general Juan Yagüe, pertanyent al Ejército del Norte. La 105ª Divisió avançaria per Cunit, Cubelles, Vilanova, Sitges i Vallcarca. Els darrers tres dies serien especialment violents. L'episodi més dramàtic es viuria a Vilanova el 19 de gener quan diversos avions italians Savoia S-79 bombardejaren la zona de l'estació i la fàbrica de gas establerta a l'actual carrer del Forn del Vidre. En una terrible errada de càlcul causaren la mort de sis persones d'una mateixa família a la Sínia de les Vaques.

[649] Ib., p.379

El 21 de gener hidroavions alemanys Heinkel de la Legió Còndor continuaven bombardejant les vies de ferrocarril i les carreteres del Garraf dificultant la retirada de tropes republicanes i l'evacuació de civils. Aquell era l'epíleg dels molts atacs aeris que havia patit la ciutat. Atacs de l'aviació italiana o alemanya amb base a les Balears, o altres indrets segons s'acostava el front de guerra.

Els bombardeigs sobre Vilanova i la Geltrú s'havien centrat en alguns centres fabrils considerats indústries de guerra i, especialment, en les infraestructures ferroviàries, tal com corresponia a un centre comunicatiu de primera importància.

Així, la via del ferrocarril entre Sant Vicenç de Calders i Barcelona que travessava la ciutat paral·lela a la costa es convertí en un veritable "eix dels bombardeigs", no només per la pròpia línia, sinó per les diferents instal·lacions que es concentraven a la seva vora. Aquests eren els objectius militars directes o indirectes que es localitzaven en aquest eix de ponent cap a llevant: la fàbrica Pirelli, indústria de guerra; la fàbrica de gas; els Tallers Tomàs de tubs i canalitzacions, on presumptament també es fabricava munició; l'estació de ferrocarril, el dipòsit de locomotores de vapor i els tallers de reparació de la companyia MZA; i, finalment, La Calibradora Mecánica, també sota la consideració de indústria de guerra. Òbviament, les instal·lacions ferroviaris foren les que per insistència resultaren més malmeses per les bombes de l'aviació. Un dels primers atacs destruí la moderna torre de control dels enclavaments de vies. També resultà greument afectada la fàbrica de gas, que després de la destrucció d'una part dels gasòmetres hagué de interrompre el subministrament.

El vespre del 21 de gener de 1939 les tropes franquistes ocupaven la ciutat. Al migdia, unes fortes explosions alertaren els vilanovins de que la fàbrica Pirelli era dinamitada per l'exèrcit republicà en retirada. Una mostra de l'absurda tàctica de terra cremada, que en cap cas fou una pràctica habitual.

29. La indústria de postguerra

L'estudi de Jordi Catalán "Economia e indústria: la ruptura de postguerra en perspectiva comparada" posava en evidència unes dades ben il·lustratives dels comportaments de postguerra. Per una banda, s'indicaven els anys que havien trigat alguns dels països bel·ligerants a la Segona Guerra Mundial en recuperar el valor màxim del Producte Interior Brut (PIB) d'abans del conflicte, a partir de 1945. Les xifres donades corresponien a zero anys per Anglaterra –recuperació immediata–, tres anys en els casos d'Alemanya i França; i cinc anys per Itàlia. Aquesta mateixa comparativa traslladada a l'Espanya de 1939, indicava que al país li calgueren prop de quinze anys per recuperar el màxim PIB d'abans de la guerra. Indicadors que denoten la greu regressió que en termes de dinamisme econòmic patí el país i, alhora, demostren les dificultats de la dictadura i el règim autàrquic per neutralitzar aquells efectes.

Les raons son múltiples i acumulatives: les restriccions elèctriques i les aturades intermitents de la postguerra, la manca de matèries primeres, la pèrdua de força de mà d'obra (les pèrdues humanes al front o per la repressió, l'exili ...), la falta de mà d'obra qualificada, incapacitat per absorbir els avenços tècnics i tecnològics que s'impulsaven arreu del món, la obsolescència dels recursos productius, caiguda en picat de sous i productivitat, o una direcció de l'economia en mans de militars, amb mentalitat poc oberta i integradora.

Com concloïa Catalán: "La máxima distorsión en el proceso de desarrollo industrial español del siglo XX es en cualquier caso hija del franquismo y no del proteccionismo fabril ni de la España de la movilización política". [650]

El retard de l'economia i, per tant, la pèrdua de competitivitat de la indústria espanyola durant la dictadura foren una derivada més del "cost del franquisme".

El 1941 el govern franquista creà el Instituto Nacional de Indústria (INI), en mans de militars, per incentivar la producció amb recursos propis d'aquelles matèries difícils o impossibles de importar de l'estranger. La primera conseqüència de l'autarquia fou el naixement de l'estraperlo, el mercat negre i altres pràctiques nocives.

En relació a aquell etapa alguns estudiosos han parlat del concepte de *ingenierismo*, donant a entendre que fugint de criteris econòmics o d'eficiència, calia recórrer a la tècnica per solucionar qualsevol problema. Sovint, aquells instruments tècnics resultaven altament ineficients i anacrònics.

D'altra banda, també s'ha argumentat que investigació i dictadura franquista no estaven dissociades, i que l'arrelament d'aquesta idea era deguda a l'extrema influència que exercien els militars i l'església. Igualment, tampoc hi havia una

[650] Catalán (1993), pp.120, 133

notable diferència entre investigació científica i desenvolupament tecnològic. [651]
Malgrat tot, des de les pàgines del mitjà local *Villanueva y Geltrú* del 4 de juny de 194, algunes veus es preocupaven per la falta de sintonia entre l'activitat econòmica i la imatge de la ciutat: "Nuestra villa va adquiriendo belleza a medida que las calles son pavimentadas. Però se ha observado que en las nuevas pavimentaciones aparecen manchas negruzcas producidas por el carbón que dejan caer a su paso los carros y carruajes de transporte, que son llenados hasta el máximo sobresaliendo la carga de las barandillas [...]".
Fins el 1950 el creixement fou lent, molt lent. En termes de mà d'obra, però, el setmanari local *Villanueva y Geltrú* en la seva edició de 29 de gener de 1949 presentava una realitat diferent. A excepció de Pirelli, que en el període 1939-1949 havia passat de 1.025 a 1.798 treballadors –cal tenir en compte la destrucció de la fàbrica al final de la guerra– ; la resta d'empreses presentaven increments més modestos però notables: de 1.020 a 1.080 per cal Marquès, de 200 a 460 per El Fénix, o de 134 a 252 per Font Vilaseca.
Probablement, en termes de volums i de productivitat el resultat res tenia a veure amb l'evolució de la majoria de les economies europees del voltant. A partir d'aquell moment, el tímid oberturisme del règim, la conjuntura internacional favorable, l'ajuda nord-americana, la millora del flux monetari i altres raons, afavoriren la recuperació del dinamisme econòmic.
Un dels sectors que més ràpidament va evolucionar fou el sector tèxtil de les fibres artificials. De fet, la indústria de les sedes artificials o el raió es desenvolupen a partir de la Primera Guerra Mundial. S'extraurien fibres a partir de la cel·lulosa vegetal i, posteriorment, vindrien polímers i altres derives de la química tèxtil com el polièster, la poliamida o el niló. Molts d'aquells filats sintètics i fibres artificials es desenvoluparen degut a l'escassetat de cotó durant la postguerra.
A Vilanova i la Geltrú aparegueren petites fàbriques i tallers que s'especialitzaren en fibres artificials contínues – la seda artificial o raió-, i en fibres artificials tallades com la *viscosilla*.
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 que més enrere ja havia ocupat l'establiment de gèneres de punt Navarro. Prat Musté inaugurà el 18 de juliol de 1947 elaborant teixits combinats de cotó, lli i *viscosilla*. Als anys cinquanta disposaria de 32 telers amb 30 operaris. La de Prat fou una de les més destacades instal·lacions fabrils que teixia amb fibres artificials tipus *viscosilla* o *vistra*. Aquestes es diferenciaven del raió o seda artificial pel diferent procés de filatura a partir de les cel·luloses vegetals (eucaliptus, cereals ...). La fibra *viscosilla* , fina i curta, era brillant i suau com el raió, fresca com

[651] Camprubí (2007), p.27

el lli i resistent com el cotó.
Aquests nous materials guanyaren mercat atesa l'escassetat de cotó dels anys de postguerra.
En el sector del tèxtil destacaren a l'equador de segle molts altres petits fabricants que s'escamparen per la ciutat, i dels quals en donava informació el registre de la matrícula industrial: Teresa Casoni amb 14 telers al carrer Anselm Clavé, la fàbrica de tovalloles i gèneres de rus de Joan Fontanals Figueras amb 8 operaris i 8 telers al carrer Sogas, Faust Garriga amb 6 telers al carrer Col·legi, Pascual Lecha amb 4 telers a plaça Lledoners, Ricart i Mestres, S.L. amb 3 telers al carrer Carlets, Lluis Parés amb 30 telers de teixits de jute al carrer Codonyat o la fàbrica de teixits de cotó de Francesc Pascual Casals amb 3 operaris i 3 telers al carrer Teatre.
Altres establiments tèxtils de l'època foren: Murillo y Freixa S.A. (amb 150 operaris i 87 telers), la fàbrica de cintes de seda d'Antoni Burgués (32/10), Josep Pallejà (25/7), Jaume Garriga (8/6), Francesc Recasens (4/3), Julia Martínez Mateo (4/3), Joan Ricart Amat (4/3), Francesc Ricart Amat (1/1), Francesc Saburit (3/3), Joan Mestres (3/3), Joan Ballester (3/3), Josep Maria Freixa, Joan Rafecas, Marcelino Biosca o Raul Jané. [652]
En el sector del metall hem vist algunes de les iniciatives notables del segle XIX, com la foneria de Isidre Roset, els Tallers Tomàs o la foneria de Karr i Samà.
La indústria metal·lúrgica de després de la guerra d'Espanya vindria marcada per la presència preeminent de tres empreses: Fundiciones Industriales (FISA) el 1946, Talleres Camacho el 1949, que donaria pas a Industrias Mediterráneo (IMSA) el 1959, i Suministros Agropecuarios (SAP). A elles els dedicarem uns capítols monogràfics. Però existiren altres experiències que cal tenir en consideració.
Entre 1938 i 1947 es registrava a la matrícula industrial la foneria de ferro Metalúrgica Villanovesa, S.L. localitzada al carrer Carlets que declarava un cubilot de fosa de 92 dm^3.
Des de 1924 i fins 1959 es declarava la foneria de ferro Castells i Ràfols al carrer Matanzas. El registre de contribució industrial inclou en els anys de postguerra –entre 1942 i 1947– el taller mecànic de Isidre Roset Boes a l'actual carrer Llibertat. No parla, però, de l'activitat de fosa.
També entre 1937 i 1943 es registra la foneria de ferro d'Antoni Sonet Cañellas al carrer Carlets. Durant el franquisme destacaren altres tallers mecànics de més o menys renom com: Tallers Mas, Robert, Carlos Pablos, Bertran, Palau y Sorni, Bastán o Virella, entre altres.
El 1948 aquestes eren les empreses protagonistes de la Vilanova industrial: Productos Pirelli amb 1.700 treballadors; S.A.Marqués amb 1.000; Manufacturas El Fénix,S.A. amb 490; Tallers de Renfe amb 700, Materiales Hidráulicos Griffi, S.A.

[652] Veure també l'article d'Albert Virella publicat el 11 de febrer de 1950 al *Villanueva y Geltrú.*

amb 250; José Font Vilaseca amb 190; Agreda, Dutú y Cía, S.L. amb 170; La Papelera Catalana amb 90 o Talleres Tomás, S.L. amb 65. Altres com La Calibradora Mecánica, Iberia Artística, la fàbrica de cintes de seda o la de gèneres de punt Navarro ja ocupaven menys de cinquanta treballadors.

El 1954 Manuel Baldrich i Antonio Perpiñá publicaren l'estudi de referència *Analisis de Villanueva y Geltrú*, editat a Madrid pel Instituto de Estudios de Administración Local. A la part de capacitat industrial, el treball indicava que hi havia un total de 302 establiments que ocupaven 6.810 operaris i aplicaven una força motriu de 7.274 HP. Alhora, es posava de manifest que la valoració econòmica d'aquells actius equivalia a 131.486.700 de pessetes. [653]

Aquestes eren les dades corresponents a les principals empreses industrials: Pirelli amb 1.592 treballadors, 2.016 HP i una valoració 30.816.000 ptes; Tallers Renfe amb 680 operaris, 520 HP i valorada en 11.134.000 ptes; Griffi amb 229 operaris, 1.431 HP I valorada en 7.200.000 ptes; La Paperera amb 81 operaris, 384 H i valorada en 2.125.000 ptes; Tallers Tomás amb 51 operaris i 28 HP; La Calibradora amb 38 operaris i 108 HP o la fàbrica de cintes de seda amb 36 operaris i 8 HP.

Altres activitats eren agrupades per sectors. Així, les indústries tèxtils que agrupaven 17 instal·lacions, ocupaven 2.094 operaris amb 1.941 HP i una valoració de 45.251.200 ptes; alhora que les cinc foneries de la vila suposaven l'ocupació de 285 operaris, 241 HP i una valoració de 4.204.800 ptes.

Serveixin aquests indicadors únicament a títol il·lustratiu de la realitat industrial de la Vilanova i la Geltrú de 1954.

L'impuls definitiu dels Planes de Estabilización Económica a partir de 1959, dirigits pel català Joan Sardà i Dexeus, cap del Servei d'Estudis del Banc d'Espanya, i els posteriors Planes de Desarrollo, permeteren situar el país en allò que es coneixeria com el *desarrollismo* o "el milagro español", que s'allargaria fins l'entrada a la dècada dels setanta i el desballestament de la crisi 1973-1984. [654]

En quinze anys l'Estat espanyol passà –en termes econòmics– de ser un país subdesenvolupat a convergir amb molts dels països europeus. Uns nivells de convergència que passaren del 59% el 1960 a prop del 80% el 1975.

La indústria en fase expansiva esdevindria un de les palanques de rellançament gràcies al valor afegit industrial i a la tasca no sempre encertada del Instituto Nacional de Industria (INI), que milloraria en apartar els militars de la gestió.

---

653 Baldrich-Perpiña (1954), p.26

654 Jordi Catalán ha diferenciat sis etapes de la indústria espanyola entre 1955 i 2015. El 1955 naixia l' Escuela de Organización Industrial creada per la Comisión Nacional de Productividad Industrial. Catalán ho segmentava així: Abandonament de l'autarquia (1955-1959), L'Espanya del *desarrollismo* (1960-1973), Obertura, crisi i transició (1974-1985), Espanya a la Unió Europea (1986-1995), Expansió i noves tecnologies (1996-2001) i Reptes i realitats de l'euro (2002-2015).

De Jordi Catalán a *El gran viaje. Sesenta años de industria en España*, publicat el 2015 per l'Escuela de Organización Industrial.

Entre 1964 i 1967 es desplegà el Primer Plan de Desarrollo Económico y Social. Un altre treball interessant d'anàlisi fou el que publicà Francesc Xavier Puig Rovira el 1965 amb el títol *La industria en la economia de Villanueva*. El mateix autor ja havia publicat al *Villanueva y Geltrú* de 6 de novembre de 1963 el text "La industria villanovesa ante el futuro".

El primer text, en forma de separata, corresponia a la conferència que l'autor havia fet en el marc del XII Curs Politècnic de l'Escola Tècnica de Pèrits Industrials el 15 de setembre de 1964.

S'hi posaven de manifest alguns dels canvis de tendència que s'havien anat aguditzant a mida que avançava el segle XX: "la difícil coyuntura que atraviesa en todo el país el ramo textil algodonero y el desarrollo que toma en Villanueva la industria química y la metalúrgica, hace prever que el sector textil pierda pronto la delantera, si no lo ha perdido ya". [655]

Altres factors revelaven la progressiva pèrdua de control local de les empreses. Les oficines generals s'havien situat a Barcelona, les operacions comercials i financeres es realitzaven a través de bancs de la capital catalana o la majoria de les compres i vendes es centralitzaven des de les oficines centrals. Els primers directius perdien el contacte amb la ciutat. La presa de decisions estratègiques cada cop era més lluny de Vilanova i la Geltrú. I no només en el cas de la multinacional Pirelli.

Per Puig Rovira, això tenia altres efectes: "en consecuencia, el comercio y la pequeña industria locales no se benefician en la medida que podrían hacerlo de la gran industria. Los talleres mecánicos o eléctricos que existen en Villanueva no son subsidiarios de la gran industria, como sucede en otras poblaciones" .

En sentit positiu, el 1965 eren anys d'expansió per l'economia en general i per la indústria en particular. S'incrementava la capacitat productiva i, amb ella, es multiplicaren els nivells de pluriocupació i el poder adquisitiu de les famílies. Però hi havia elements no tant optimistes com la inadaptació de l'economia del país als canvis mundials, la poca preocupació per la preparació tècnica i professional dels treballadors, la falta d'una agrupació d'industrials o l'escassetat d'aigua.

Puig Rovira pregonava que a la ciutat li calien noves indústries més que no pas ampliacions de les existents. Calien nous sectors i diversificar l'activitat, aprofitant les condicions favorables i la tradició industrial que oferia la ciutat.

Es considerava necessari fer compatible la base sòlida que oferia la indústria amb un primerenc i incipient turisme que es pronosticava en expansió.

En tot plegat hi jugaven un paper essencial els agents formatius com l'Escola industrial i el sistema de infraestructures i comunicacions: carreteres, ferrocarril i port.

---

[655] Puig Rovira (1965), p.20

Les veus més autoritzades apostaven pels sector de les construccions mecàniques i elèctriques, material de construcció, avicultura o confecció. Certament, una amalgama poc convincent.

Al resum de l'any 1965 a les pàgines del *Villanueva y Geltrú* de 8 de gener de 1966, destacaven algunes reflexions en relació al model de ciutat: "La industria local, base vital de la población y de la que económicamente dependen la mayoría de familias villanovesas, se halla en fase de expansión. La mayoría de fábricas amplían sus instalaciones al objeto de aumentar su producción. Desde tiempo se rumorea que algunas empresas que pretenden instalarse en Villanueva, pero no vemos que esto se haga realidad. ¿Será por culpa de la falta de agua?. ¿Por algún inconveniente de la ciudad?. ¿Por la falta de un polígono industrial urbanizado?. ¿Por no apreciar las buenas cualidades industriales de Villanueva?". Així mateix, es feien ressò del turisme "ruidoso y desordenado (…) que hace verdaderos estragos en la moral de los ciudadanos y tergiversando las costumbres". I reblava el cronista: "Villanueva, población trabajadora e industrial, tendrá siempre el turismo como una actividad complementaria. El turismo no puede romper la calma y laboriosidad tradicionales de nuestra población que forman su auténtica manera de ser".

En aquells primers seixanta (1963) la indústria local ocupava 8.441 treballadors i suposava el 67% de la població activa, enfront del 21% dels serveis. El sector industrial representava a Catalunya el 47% i a l'Estat espanyol el 25%. Aquells indicadors del sector secundari, superiors als de Terrassa, Sabadell, Badalona o Igualada, posicionaven Vilanova i la Geltrú, un cop més, com una de les principals ciutats industrials del país.

El 1965 tancava la fàbrica de la Rambla "El Fénix", la primera gran fàbrica cotonera moguda a vapor que havia estat símbol i emblema de la Vilanova industrial lligada a Sebastià Gumà o Josep Ferrer Vidal.

Un altre sector que lluitava per sobreviure, tot i no haver assolit mai un potencial notable, era el del calçat. Al segle XIX ja havien destacat fabricants com Esteve Martí Ginesta a la zona de les Casernes, o l'establiment d'adobar pells de Cristòfol Miró i Virgili al carrer Codonyat, que més endavant passaria a la titularitat d'Andreu Xicola i Humet.

A nivell industrial, la fabricació de la popular Wamba Pirelli que s'havia iniciat a Vilanova i la Geltrú el 1934, després de la guerra es traslladaria a una planta de Cornellà de Llobregat. Al segle XX destacarien petites fàbriques o tallers de calçat, com les de Joan Saburit al carrer Ample –actual plaça Llarga–, la fàbrica Planas i Rovirosa al carrer Muralla, la de Francesca Puñet Claveral al carrer Carlets, les de Francesc Falcón Vergés al carrer Santa Madrona; el de Martí Diaz Dueñas, primer a Santa Madrona i després al carrer Marqués del Duero; el de Ramon Bertran

Oliveras al carrer Fraternitat; els de Casacuberta, Font i Companyia, i el de Pere Bertran Carbonell, a l'actual carrer Correu; la de Magí Pascual Garci al carrer de l'Aigua, el de Joan Planas Soler a la Pujada del Cinto, el de Jaume Albà Pascual al carrer Joquim Mir, Calzados El Trebol de M.S. Puig al Palmerar, Isidre Magriñà Virgili al carrer Correu o Josep Piquer Serrano al carrer Nou.

Una destacada fàbrica de calçat fou la que muntaren els germans Joan i Josep Vidal Palau al carrer Nou de Vilanova i la Geltrú entre 1945 i 1946. Provenien de Sitges on havien treballat en el sector. A començaments de la dècada dels cinquanta, en ampliar el negoci hagueren d'abandonar el taller del carrer Nou i instal·lar-se en una nau interior de la rambla de la Pau que havia estat de la foneria Roset. La finca es coneixia com a cal Magraner i s'hi trobava una mina d'aigua que, molt probablement, formava part del brollador que havia estat explotat per Isidre Roset. Els germans Vidal es cuidaven del disseny, la fabricació i la comercialització de les sabates que venien a l'Estat espanyol -també a Mallorca- i Europa sota la marques JJVidal i altres. Amb maquinària majoritàriament alemanya fabricaven calçat de qualitat, combinant artesania i indústria, i on el modelatge assolia una gran importància. Es comprava la pell a Elda i disposaven de xarxa comercial pròpia. Participaven a la Fira d'Alacant i altres exposicions sectorials. La producció de sèries curtes els afectava la productivitat i competitivitat. A finals dels vuitanta tancaren la fàbrica després d'exhaurir les matèries primeres i vendre la maquinària. [656]

Deixem el sector del calçat i tornem al desenvolupament de l'economia dels seixanta.

El 1967 es celebrava a Vilanova i la Geltrú el I Consejo Económico Sindical Comarcal per debatre al voltant de la "estructura económica y posibilidades de desarrollo de la comarca de Villanueva y Geltrú".

La ponència de indústria era presidida per Antoni Montané i Carbonell, actuant de vocals: Joan Ferrer i Soler, Enric Garí Comas, Magí Mestres Estradé, Francesc Navarro Almirall, Isidre Puig Aguilar, Joan Roset Ventosa, Ricard Soler Garrigó i fins a vint persones més. Es pot comprovar que es tractava de professionals acreditats vinculats a empreses de diferents sectors de la població

Una de les conclusions constatava: "En el Plan General de Ordenación de la Provincia de Barcelona, promovido por el Ministerio de la Vivienda, se clasifica a Villanueva como un centro de interés industrial y de desarrollo industrial preferente, entendiéndose bajo tales calificativos, aquellas zonas sobre las que conviene fomentar el desarrollo industrial forzando incluso las actuales tendencias".

La dura crisis dels anys setanta –derivada de la crisi mundial del petroli– desbarataria moltes d'aquelles estratègies. Tampoc s'havia pronosticat la forta davallada del sector

[656] Entrevista a Joan Vidal el 17 de juliol de 2019

tèxtil que pràcticament el faria desaparèixer de Catalunya a conseqüència de la falta de competitivitat i els processos de deslocalització.
El 1976 la taxa d'inflació s'enfilava al 19 % i a la tardor de 1977 arribava al 28 %. L'economia es trobava prop del col·lapse tècnic.
Molt de tant en tant, hi havia algun motiu per l'esperança. El novembre de 1977 s'inaugurarien a la zona de El Piular, o Piulart, –tocant a la carretera de l'Arboç– les instal·lacions de l'empresa hispano-italiana Litotarga Española, S.A. de guarniments i pefils d'alumini i altres metalls. El 1978 ocupava 15 treballadors i tingué una trajectòria curta.
La dècada dels vuitanta suposaria un veritable punt d'inflexió en la dinàmica industrial de la ciutat. Tot canviaria i res tornaria a ser com abans. Aquests eren els detalls de la indústria el 1980 segons la informació aportada per Pere Lleonart. [657] En el sector del metall destacaven IMSA (1.200 treballadors), FISA (1.105); Renfe (345), General del Clima i Ambiente, GECLISA (115), La Calibradora Mecánica (95) o Salvamento y Demolición Naval (80-90).
El sector tèxtil el protagonitzaven una barreja heterogènia de petites i grans empreses, algunes de llarg recorregut i altres de nova implantació, però totes amb el comú denominador d'estar immerses en una constant lluita pere la seva supervivència: Indústries Marquès, José Font Vilaseca, Brocato, Central Corsetera- Grupo Belcor, West, Madofa o Maitex Alemana.
La filial local de Belcor, dedicada a l'elaboració de roba interior femenina, formava part del grup La Central Corsetera que el 1975 ocupava 1.162 treballadores als seus locals de Vilafranca del Penedès, El Vendrell, Vilanova i la Geltrú i Sant Pere de Ribes. [658] El 1978 ocupava a Vilanova 148 treballadores.
El maig de 1974 West, S. A. demanava llicència per instal·lar un taller de confecció de prendes de vestir al carrer Teodor Creus i Corominas. El 1978 ocupava 65 treballadores.
Madofa era una empresa de confecció establerta a Vilafranca del Penedès a finals dels seixanta. El març de 1973 demanaven personal per un taller de confecció de nova implantació al polígon industrial Sant Jordi de Vilanova i la Geltrú dedicat a sastreria industrial. El 1978 ocuparia 49 treballadores. Es disposava de centres de confecció a Vilafranca, Vilanova i Barcelona.
El maig de 1972 Maitex Alemana, S. A. sol·licitava llicència per confecció en sèrie de prendes de vestir per senyores en un establiment del km. 43,7 de la carretera C-246.
En el sector químic destacava Pirelli (2.200), en el del ciment Griffi (200) i en el de les

[657] Lleonart (1980), p.186
[658] De La Central Corsetera s'ha escrit que "mobilitzà la força de treball a bon preu a Vilafranca, El Vendrell, Vilanova i Sant Pere de Ribes" (Nadal et al., 2012; p.266)

begudes destil·lades Destil·leries MG.
En qualsevol cas, l'escenari era un mosaic d'un poques empreses industrials de grans dimensions que convivien amb una gran quantitat de petites i mitjanes indústries multisectorials, poc o gens coordinades i sense complementarietat.
Al costat d'aquests factors cal tenir en compte l'endèmica manca de inversions, la llunyania dels centres de decisió, processos molt tradicionals i pocs avançats tecnològicament, i una dependència de mercats poc expansius i de sectors en clara regressió a tot el país.
Poc a poc, la destrucció de llocs de treball, el tancament d'empreses i les mobilitzacions laborals es convertirien en constant i frenètica actualitat.
Per intentar frenar aquella tendència negativa, l'abril de 1985 l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú creava l'empresa municipal PIVSAM (Promoció Industrial Vilanova, Societat Anònima Municipal).
El govern de l'Estat treballava en els plans de reconversió industrial, i el govern municipal iniciava gestions per incorporar la ciutat a les anomenades Zonas de Urgente Reindustrialización (ZUR). En iniciar-se la dècada el país havia afrontat la reestructuració de la siderúrgia integral i els seus tres alts forns. Després vindrien el pla de reconversió tèxtil per incrementar la productivitat del sector i el Llibre Blanc de la Reconversió Industrial. Les mesures, però, arribaven tard.
Amb tot, o malgrat tot, el 12 de juny de 1985 es signava el tractat d'adhesió de l'Estat espanyol a la Comunitat Econòmica Europea que tindria efectes a partir del 1 de gener de 1986.
A Vilanova i la Geltrú el juny de 1988 s'inaugurava el Centre de Formació Ocupacional CFO La Paperera –als edificis que havien acollit la fàbrica del mateix nom– ; un equipament formatiu finançat pel INEM i per l'Ajuntament.
En anys anteriors i posteriors tancaren portes Salvamento y Demolición Naval, Geclisa, Robbins, Maitex Alemana, Madofa, Peyton, Belcor, La Calibradora Mecánica o Suministros Agropeciarios (SAP) i altres. Font Vilaseca presentava suspensió de pagaments el 1986, Marquès canviava de propietari el 1988, IMSA encetava un pla de viabilitat el 1989; i altres empreses seguien formules semblants de supervivència que, en alguns casos, no feren sinó allargar l'agonia, tot esperant el final.
Les llançadores deixaven de córrer pels telers i molts motors deixaven de funcionar. La ciutat s'anava tancant, literalment. Anys enrere, el periodista César González-Ruano en article publicat al *Villanueva y Geltrú* el 22 d'agost de 1945 parlava de "La cerrada Villanueva": "Lo que más nos gusta siempre de Villanueva es su honrada falta de malicia contemporánea [...] Villanueva ha ido poco al fotógrafo. No le interesa tener fotografías suyas [...] En éste ambiente hermético, adusto casi, cantan los motores de una de las ciudades más industrialmente ricas y dinámicas

de Cataluña y, por lo tanto, de España. ¿Donde están esos motores, esas fábricas?. Hasta ésto lo oculta Villanueva, la que no va al fotógrafo ni abre los grandes balcones de sus casas".

29.1 Fundiciones Industriales (FISA)

Fundiciones Industriales, S.A. (FISA) ha estat una de les principals i més emblemàtiques empreses metal·lúrgiques de Vilanova i la Geltrú. Més enllà de les seves dimensions quantitatives, hi ha diversos factors que evidencien la seva importància en el context de la ciutat i el seu pes específic en la indústria local dels segles XIX i XX. La nissaga concatenada dels Puig-Marquès-Bultó i, per extensió, cal Xoriguer-cal Marquès-FISA-MAHLE, son un exemple encertat d'algunes de les característiques del procés d'industrialització de la ciutat: capitals comercials d'origen americà, una referència inequívoca del sector cotoner, un arrelat paternalisme empresarial, l'aposta expansiva del sector metal·lúrgic, la decadència del tèxtil o el procés fagocitari per part d'empreses de capital estranger. Aquests i altres elements significatius han acomboiat la trajectòria d'aquest grup empresarial.

Des de la fàbrica cotonera de cal Xoriguer constituïda el 1854 al barri de Cap de Creu, fins les actuals plantes de MAHLE als polígons de mas d'en Puig o de la masia d'en Frederic, han passat més de 160 anys d'activitat empresarial pràcticament ininterrompuda amb les particularitats que abans esmentàvem. El que és ben cert, però, és que avui les actuals no hi serien sense les primeres.

Però tornem al començament. De les empreses cotoneres Puig, Rafecas, Marquès y Cía o del grup Marquès i les seves derivades n'hem parlat abastament en els capítols anteriors dedicats al sector tèxtil.

Mentre la fàbrica cotonera de cal Marquès funcionava a ple rendiment, el 1946, a les antigues instal·lacions del carrer Tarragona s'hi instal·lava la foneria FISA.

Aquest nou capítol començava el 1940 quan Josep Maria Bultó i Marqués, fill de Francesc Bultó i Sert i de Pilar Marquès, per tant, net de Manuel Marqués Puig, qui fou capità d'empresa del grup Marquès i president de Foment del Treball, fundava a Barcelona l'empresa Barella y Bultó, S.L. dedicada a la mecanització de segments o cèrcols per èmbols de motor d'explosió.

Francesc Bultó havia arribat a Vilanova i la Geltrú en qualitat d'assessor tècnic de les fàbriques Marqués. El fill, l'enginyer industrial Josep Maria Bultó, havia constituït la petita empresa metal·lúrgica conjuntament amb un company d'estudis i un capital inicial de 140.000 pessetes. Amb la participació del seu germà Francesc X. traslladaren la fàbrica a Vilanova i la Geltrú on continuaren elaborant peces de foneria de ferro gris per automoció per la societat de Barcelona. El juny de 1946

convertiren la societat en Fundiciones Industriales, S.A. (FISA).
En una entrevista a Josep Maria Bultó i Marqués en qualitat de gerent de S.A. Marqués i publicada el 12 de gener de 1946 al mitjà local *Villanueva y Geltrú*, a la pregunta "¿En que cree consiste el porvenir de Villanueva?", Bultó responia: "En la electrificación del ferrocarril, construcción del puerto y protección y fomento de su agricultura y de su industria".
Doncs bé, FISA es convertiria en una de les empreses de referència de la Vilanova de la segona meitat del segle XX. La seva inauguració tindria lloc el 2 de setembre de 1946. Ben aviat assolí un reconegut prestigi en un sector exigent com el de l'automoció.
El *Boletín Informativo del VI Curso Politécnico* impulsat per l'Escola Industrial de la ciutat de 1958 aportava alguns detalls dels inicis de FISA: "[...] con la ayuda técnica del Ministerio del Aire y de las industrias auxiliares suministradoras del mismo, se propuso y logró nacionalizar los segmentos de aviación, artículo de difícil adquisición, desde la segunda guerra mundial, particularmente".
FISA disposava al carrer Tarragona d'una superfície de 15.260 m^2, dels quals 6.900 eren coberts. El procés comptava amb una potència de 1.600 KVA i un total de 496 treballadors, 352 operaris i 144 empleats.
Poc a poc la producció s'aniria diversificant. En fosa gris es fabricaven segments per a motors de combustió de dos i quatre temps, pistons d'alumini i ferro, camises per cilindres desbastades i acabades, cilindres per motocicles i altres articles complementaris com seient de vàlvules, càrters, culates o arbres de lleves.
El fundador i gerent Josep Mª Bultó tenia l'habitatge a la casa Font, al carrer de Sant Gervasi cantonada amb Sant Joan, una de les cases pairals significatives de Vilanova i la Geltrú.
Feia anys que Manuel Marqués havia previst traspassar la gerència del grup als nets Josep M. Bultó Marqués i Isidre Marquès Maristany. El patriarca moriria a Donostia durant la guerra d'Espanya, i el 1939 es desmantellava la vella fàbrica de Cap de Creu sota la direcció de Josep M. Bultó.
Al capdavant de FISA, Josep Maria Bultó aviat es convertí en un empresari de referència. El 1949 feia pública la seva voluntat de que Vilanova i la Geltrú es convertís en el futur en un gran centre metal·lúrgic.
El 1950 la nova FISA absorbia definitivament els actius i activitats de Barella y Bultó, centralitzant tots els serveis a Vilanova. El 1951 Francesc Xavier Bultó i Marqués reagrupava totes les activitats comercials i fundava la societat Comercial Anónima Bultó, S.A. per a la distribució dels productes a l'interior i a l'estranger. L'activitat es centrava en la fabricació de segments i camises de cilindre de motor i altres peces auxiliars. El 1953 FISA signava un contracte de llicència amb l'empresa alemanya Mahle K.G. d'Stuttgart-Badcaustdt. Aquesta es comprometia a cedir les patents i

procediments per a la fabricació i posterior venda de pistons a l'Estat espanyol sota la marca comercial de Mahle. Alhora, la multinacional alemanya adquiria una petita participació en el capital de FISA.
L'empresa havia estat creada en aquella ciutat alemanya el 1920 per Ernst Mahle amb el propòsit de fabricar pistons, filtres i vàlvules per la indústria de l'automòbil.
El 1955 FISA ocupava a Vilanova i la Geltrú una plantilla de 400 treballadors.
El 1958 es produïen directament 15.000 segmens de pistó, 300 camises desbastades, 200 camises acabades, 600 pistons d'alumini, 250 cilindres i 2.000 peces diverses de fosa. Bona part d'aquella producció s'exportava a països com Bèlgica, Suècia, Turquia o Grècia .
Aleshores, la potència instal·lada era de 675 CV. Es disposava de quatre cubilots de fosa amb una capacitat de 2.500 kg/hora, dos forns elèctrics amb una capacitat de 1.200 kg/hora i 30 màquines auxiliars de diferents característiques. L'àrea productiva es complementava amb un taller pels segments i camises, 72 màquines eines per la mecanització, forns de tractament i banys electrolítics o un taller d'utillatge amb 20 màquines eines i sis forns de fusió d'alumini.
El *Boletín Informativo del X Curso Politécnico* editat per l'Escola Industrial Vilanovina el 11 de setembre de 1962 donava àmplia informació actualitzada de la realitat de FISA. En aquell moment, els articles bàsics fabricats i comercialitzats eren els segments per a motors de combustió, pistons d'alumini i ferro; camises per a cilindres, desbastades; camises per a cilindres, acabades; cilindres per a motocicletes i motors industrials. Es treballava sobretot per fàbriques d'automòbils, motocicletes, motors industrials, indústria d'aviació, comerç i distribució de recanvis per a motors d'aviació. Els principals mercats estrangers eren: Alemanya, Bèlgica, Suècia, Turquia, Grècia o Egipte. Aleshores, les instal·lacions comprenien les àrees següents: taller de fundació de ferro, taller mecànic de confecció de plaques model, models i reparacions, taller amb rectificadores de doble disc pel semiacabat de les peces foses per segments i torns de desbast pels tubs centrifugats destinats a camises. D'altra banda, es disposava d'un taller mecànic per acabats de precisió, amb torns , rectificadores i fresadores per segments i altres per camises i cilindres.També una secció de bany electrolític pel cromat dur i acabat de segments i camises. En paral·lel, destacava la foneria d'alumini en coquilla per a la fabricació de pistons i el seu corresponent taller de mecanitzat de precisió. Caldria afegir-hi els tallers auxiliars per a la construcció d'utillatges i màquines especials, el magatzem, el laboratori de control de qualitat i investigació, amb seccions de química, micrografia, microfotografia, assaifs físics, raigs X, control de sorres de fosa i control de productes acabats.
Als primers anys seixanta el *Villanueva y Geltrú* presentava diversos anuncis promocionals de la foneria vilanovina. Focalitzava la fabricació de segments o cèrcols i eixos de pistó, fosa gris pel sector de l'automòbil, cilindres per motocicletes, camises

de fosa centrifugada o pistons Mahle en aliatge lleuger sota llicència de Mahle KG-Stuttgart.
El 1967 la fàbrica ocupava uns 650 treballadors. Cap el 1975 els treballadors ocupats estaven entre els 1.000 i els 1.100.
El 1979 es construeix una nova fàbrica de pistons a la zona de Mas d'en Puig, a tocar de la planta de Pirelli-La Plana, on s'hi traslladaria part de la producció del carrer Tarragona. Dos anys després la plantilla de FISA arribava als 1.012 treballadors i l'empresa alemanya Mahle ja tenia una participació del 73%.
El gruix del procés productiu el continuava protagonitzant la fosa d'aliatges lleugers per obtenció de pistons, segments i camises per cilindres i altres peces per motor.
Cal destacar que la fàbrica disposava d'un bon laboratori de referència i una imponent biblioteca tècnica gràcies a l'esforç d'un gran tècnic com fou Josep Nadal Borràs.
El 1983 Mahle es convertiria definitivament en l'únic accionista de FISA, que passava a dependre de la seu social de la multinacional a Stuttgart. Probablement, la mort sobtada de Bultó Marquès precipitaria la decisió de control. El 1989, i després de 43 anys, es consumava la desaparició de FISA i s'imposava definitivament la raó social de Mahle, S.A. que continuaria amb la fabricació de pistons.
A finals de segle, els pistons complets i els equips cilindres elaborats per Mahle estaven homologats per fabricants del sector de l'automòbil com Ford, Volvo, BMW, SAAB, Mercedes Benz, Jaguar, Nissan o Derbi, entre altres.
D'altra banda, la línia de fabricació de segments seria venuda a l'empresa nord-americana Sealed Power Technologies (SPT) que continuaria produint a les velles instal·lacions del carrer Tarragona.
L'octubre de 1992 Sealed Power Technologies i Mahle constituïren la societat Sealed Power Technologies Vilanova, S.L. per fabricar els segments pels pistons que elaborava Mahle. La participació era del 70% de SPT i el 30% de Mahle. Josep Lluís Marquès, fins aleshores director comercial de Mahle, esdevindria el màxim responsable de SPT Vilanova.
El 1993 es ratificava l'acord entre ambdues empreses. El 1995 Mahle ocupava 550 treballadors amb una producció anual de sis milions de pistons, dels quals el 65% eren destinats a l'exportació. El 1997 SPE era adquirida per la també nord-americana Dana Corporation, grup líder en el subministrament de components de motors als EE.UU. Dana es va fundar el 1904 i disposava de seu central a Toledo (Ohio-EE.UU.) Dana era propietària de la firma Perfect Circle Europe, unitat de negoci en la que participaria la filial vilanovina.
L'octubre de 1999 es fixava el trasllat de Sealed Power Europe, S.L. a les noves instal·lacions del polígon de la Masia Frederic. La primera pedra de la nova fàbrica s'havia posat el febrer.

Les noves instal·lacions de 7.000 m² acolliren 305 treballadors dedicats a la fabricació de cèrcols o segments de motor per Volkswagen, Mercedes Benz, BMW o Volvo. L'empresa matriu era productes Motor de Dana. Perfect Circle Europe era la divisió de Dana a Europa on s'inscrivia Sealed Power Europe.

Temps després, les dues fàbriques vilanovines, tant la de Dana-SPE com la de Mahle tornarien a l'òrbita única de Mahle, la de la Masia d'en Frederic com a Mahle Componentes de Motor España, centrats en els components de motor, filtració, sistemes elèctrics, mecatrònica i gestió tèrmica

Abans de tancar capítol, cal dir que els germans Josep Maria i Francesc Xavier Bultó i Marqués destacaren en altres activitats al marge de la foneria vilanovina FISA. En el cas de Josep Maria Bultó, aquest mai renunciaria a tenir un paper rellevant a l'empresa tèxtil familiar S.A. Marqués i, fruit d'això, entre 1951 i 1953 presidia el Consorcio de Industrias Textiles Algodoneras (CITA), constituït el 1944. El 1954 el trobem com a vicepresident de la junta directiva del Servicio del Comercio Exterior de la Industria Textil Algodonera (SECEA).

Fou primer president del Banc Industrial de Catalunya, president de la química S.A.Cros, d'Electroquímica de Flix o de Fábricas Marqués. Bultó fou assassinat per un grup terrorista el 9 de maig de 1977. [659] Francesc Cabana diria d'ell: "Com a cotoner, Josep Maria Bultó formà part del que Manuel Ortínez en dirà el sanedrí de la burgesia catalana de després de la guerra". [660]

Per la seva part, Francesc X. Bultó i Marqués, doctor enginyer industrial, compaginà la vicepresidència de FISA amb altres activitats vinculades a la fabricació de motocicletes i el món de la competició. El 1958 fou membre fundador de la Compañia Española de Motores, S.A. (CEMOTO). Anteriorment, i associat a Pere Permanyer, havien creat Montesa i el 1958 Bultó fou fundador de l'empresa fabricant de motocicletes Bultaco, que també assolí molts èxits esportius.

L'empresa fabricant de Bultaco va fer suspensió de pagaments l'any 1980. Francesc X. Bultó moria el 1988.

Però tornem a FISA. L'any 2000 s'iniciava l'enderroc de les velles instal·lacions del carrer Tarragona, que havien acollit activitat industrial des de 1855, quan la constitució de Puig, Rafecas, Marquès y Cía, tal com testimoniava la reixa de ferro forjat que encapçalava el singular portal d'entrada a la fàbrica. No fou possible de preservar l'antiga portalada d'obra i ferro, simbòlica porta d'entrada a la història industrial de Vilanova i la Geltrú, tal com s'havia fet en el cas de La España Industrial de Sants o de La Maquinista Terrestre y Marítima de la Barceloneta.

El 17 de novembre de 2021 els mitjans es feien ressò de la decisió del tancament

---

[659] Cabana (1996), Catalán (2006)
El seu assassinat podria haver precipitat la presa de control de l'empresa per part de la multinacional alemanya Mahle, que passaria a convertir-se en l'únic accionista (Lleonart, 2002; p.251)

[660] Cabana (1992), p.199

definitiu de les instal·lacions de Mahle a Vilanova i la Geltrú, fruit de l'estratègia empresarial del grup alemany. S'acomiadaren 343 treballadors, i el 28 de gener de 2022 s'aturava l'activitat industrial d'una de les empreses més importants de la història de la ciutat.

29.2 Industrias Mediterráneo (IMSA)

El desembre de 2002 moria als 93 anys d'edat Pedro Camacho Caballero. No és possible parlar de Industrias Mediterráneo, S.A. (IMSA) sense fer referència al seu fundador i protagonista indiscutible d'aquesta foneria vilanovina durant les primeres etapes. Pedro Camacho havia nascut el 1909 a ciutat extremenya de Don Benito on muntaria un taller de serralleria. El 1939 es traslladà a Vilanova i la Geltrú on estigué nou anys treballant als tallers de Renfe, l'antic "Recorrido". [661] Després demanà excedència de la companyia ferroviària i el 1 de gener de 1949 inaugurà un taller mecànic i de serralleria al carrer Escolapis, 14. El *Villanueva y Geltrú* de 3 de desembre de 1949 informava que s'havien beneït els Talleres Camacho de "cerrajeria artística y corriente, soldadura autógena, reparación de maquinaria, de metales ...". L'establiment treballaria per la Pirelli i altres empreses de la ciutat.

El 1953 Talleres Camacho, dedicats a la mecanització de peces per l'automòbil, es traslladaven al carrer de Soler i Morell 18 on continuarien ampliant activitats.

A la meitat de la dècada i junt amb Ricard Soler Garrigó muntaren un taller de fosa de materials no fèrrics al carrer de Soler Morell cantonada rambla Samà, mantenint-se els dos tallers propers i on començarien a fabricar components pel sector de l'automòbil. [662]

El 1958 ocupava 1.250 m^2 amb una potència de 60 CV. Es disposava d'una raspalladora de 2,5 metres, una mandrinadora, dotze torns universals, cinc torns especials, fresadores i altres màquines menors. La part de foneria estava equipada amb dues màquines d'injecció, de 200 i 80 tones, una zona per fabricació de maquinària especial de motlles per plàstics, polité, goma i injecció de metalls. Es fabricaven accessoris elèctrics, articles de caldereria i xapisteria, accessoris per automoció, bombes d'alimentació per camions i tractors o articles de ferreteria. Aleshores, la capacitat productiva mensual de la planta era de 500 kg de maquinària, 800 kg de construccions metàl·liques i 1.500 kg de foneria injectada. S'ocupaven 48 operaris a la zona de tallers i 18 a la part de foneria.

La primavera de 1959 naixia Industrias Mediterráneo, S.A. (IMSA) per la fusió de Talleres Camacho; l'empresa Solibert de Frederic Soligó Fabregat, que construïa

[661] Segons altres fonts es traslladà a Vilanova i la Geltrú el 1941 (Puig Rovira, 2003; p.75)
[662] Ibid.

motlles i modelatges; i Fundiciones Nogué, dedicats a la fosa. Inicialment, l'empresa fou inscrita com a Fundiciones Mediterráneas, S.A., amb Camacho de president i Soler de vicepresident del consell d'administració. [663]

Fou una de tantes iniciatives industrials que aprofità l'època d'expansió facilitada pels Planes de Desarrollo, liderats pels tecnòcrates del franquisme i emparats en el binomi de consumisme i "desarrollismo".

L'empresa resultant es dedicaria a l'elaboració de motlles i models i a la producció i mecanització de peces mitjançant fosa injectada a presió i fosa per gravetat de llautons, bronzos i alumini. Malgrat tot, es coneixeria popularment per Cal Camacho.

La foneria vilanovina treballaria per marques com SEAT, Mercedes o BMW. Un dels contractes més importants fou el que es va fer amb SEAT pel subministrament de peces del popular 600. Potser no és cap casualitat que qui seria més endavant president de SEAT Juan Sánchez-Cortés Dávila fos fill de Don Benito, com Pedro Camacho.

De fet, amb els anys, Camacho duria molta gent del seu poble natal a treballar a la seva empresa, fos per iniciativa pròpia o fruit de les relacions familiars o d'amistat, creant una mena de singular xarxa endogàmica. D'altra banda, s'ha dit que aquella empresa "constituyó el símbolo de la inmigración industrial". [664]

El juny de 1963 Camacho i els seus socis inauguraven la primera nau de la nova fàbrica de Industrias Mediterráneo (IMSA), al costat de Solicrup, als afores de la ciutat. Pedro Camacho feia avançar el negoci gràcies a la seva empenta, però també aprofitant les relacions amb el poder municipal i altres centres d'influència com la Congregació Mariana. [665]

En relació al procés productiu potenciaren la fosa per injecció, al marge de les seccions de fosa per gravetat o coquilla, i els departaments dedicats a la confecció

---

[663] Gual-Ricart (1981), p.169

Carmen Izquierdo anota que IMSA fou inscrita primer com Fundiciones Mediterráneas, S.A. constituïda el 19 de setembre de 1958 amb Pedro Camacho Caballero com a president; Ricardo Soler Garrigó com a vicepresident; Angel Estruga Andreu (qui seria gendre de Camacho) com a secretari; Vicente Miret Marqués i Manuela Parejo García, esposa de Pedro Camacho. Josep Camps Albareda aportaria els terrenys del camí de Solicrup com a inversión (Izquierdo, 2017; p.47)

[664] Izquierdo anota que IMSA era vista com "l'empresa dels xarnegos" (Ib., pp. 9, 194)

Més enllà d'aquesta apreciació, és cert que Pedro Camacho representa un empresari atípic en els orígens i les formes de reclutament del seu peronal. En tot cas, s'escauria el comentari de Núria Puig: "La historia empresarial de Cataluña no se explica sin los empresarios nacidos fuera de Catalunya, orgullosos de sus orígenes, castellanoparlantes y recelosos de las *buenas familias* de Barcelona" (Puig, 2006; p.40).

[665] Carmen Izquierdo qualificava "Don Pedro" de "personaje lleno de claroscuros, listo como un lince y más negado que el propio Cristo". El considerava afiliat a Falange i proper a la Congregació Mariana i a Antonio Ferrer Pi, jerarca del franquisme i alcalde de Vilanova i la Geltrú entre 1943 i 1969. (Ib., p.25)

En un altre moment Pedro Camacho és presentat com un personatge dèspota, mal educat, infidel, arbitrari, però a qui, malgrat tot, rendien lleialtat. (Ib., p.64)

La mateixa autora anotava que, en tancar definitivament la fàbrica de la Rambla, els Ferrer Pi –família de l'alcalde franquista Antonio Ferrer Pi– invertiren a IMSA, considerant-la "l'últim reducte del capitalisme local". (Ib., p.146)

de motlles, models i fase de cromat dels productes. IMSA continuava creixent en la fabricació de peces de motor i accessoris diversos pel sector de l'automòbil mitjançant fosa d'alumini.
El 1974 es desenvolupà un pla d'inversió i expansió que conduí a la declaració de Indústria de Interès Preferent com a fabricant d'equips i components per l'automoció. Malgrat tot, les dificultats econòmiques no abandonaven l'empresa, els bancs acabaren integrant-se al capital social, i el 1975 els creditors bancaris "convidaven" Pedro Camacho a abandonar l'empresa.
Amb la sortida de Camacho i el seu fill de la societat, Ricard Soler i Garrigó quedava com a vicepresident i administrador-delegat. [666] Soler potser no tenia la formació adequada pel càrrec, però era un gestor hàbil i intuïtiu.
El 1961 Ricard Soler Garrigó fou promotor de la primera estació de servei instal·lada a Vilanova i al Geltrú, al mateix temps que disposava de la representació de SEAT.
En aquells anys l'empresa ocupava al voltant de 1.200 treballadors i començava a haver-hi una important activitat sindical.
El 1979 aconseguiren la patent per un mirall retrovisor orientable des de l'interior del cotxe. Aquell mateix any es fabricaren 4.000 tones d'alumini i 1.200 t de zamak –aliatge de zinc amb alumini, magnesi i coure– , a més d'altres productes, amb una facturació superior als 2.000 milions de pessetes. El 1980 la multinacional alemanya Lemmerz Werke, que fabricava peces d'acer i alumini per l'automoció, amb fàbrica a Manresa, participava d'una tercera part de les accions de IMSA. [667]
Sota la gestió de l'alemany Helmut Jansen s'inicià una etapa de conflictivitat laboral. El setembre d'aquell any es convocaria una vaga laboral d'una setmana amb ocupació de la planta productiva i retenció de directius. Després d'aquell episodi es produí un tancament patronal.
Tot i l'especialització i la qualitat dels seus productes els conflictes laborals s'anirien repetint. IMSA destacava aleshores en la fabricació de peces de fosa d'alumini, especialment bombes de combustible o manetes de porta per automòbils orientades a clients com Motor Ibérica o SEAT. La plantilla superava el miler de treballadors hi hagué d'afrontar una important crisi que l'abocà el 1982 a demanar una suspensió de pagaments i la conseqüent reducció d'un 30% de la plantilla.
En marxar els alemanys, una part dels directius es feren càrrec de les accions. Després d'aquell capítol el cubellenc Luis Pérez Pérez es convertí en el nou conseller delegat al davant de FLOCH, S.L. , que gestionaria els actius de l'empresa.
L'assessoria FLOCH s'havia constituït el 23 de juliol de 1984 i els principals accionistes eren directius de IMSA. La raó social era un acrònim que es corresponia amb els noms de Federico Soligó, Luis Pérez, Oriol Ventosa, Casimiro Lorente i

[666] Ib., p.92
[667] Gual-Ricart (1981), p.213

Helmut Jansen. [668]

De fet, els gestors crearien diverses empreses amb l'ànim de dificultar l'envestida dels creditors. Fou precisament aquest darrer, Helmut Jansen, qui dirigí el pla de viabilitat de 1982-1984 que afectava prop de 700 treballadors. Jansen deixaria l'empresa l'any 1987 després de, en paraules de Izquierdo, haver-la "pacificat". Certament, foren anys de molta conflictivitat, de moltes lluites internes, i calgué el suport i la participació activa dels sindicats de treballadors.

S'inicià un procés de racionalització de la producció, una aposta decidida per la fosa i mecanització de peces d'alumini i la creació d'una empresa complementària dedicada a l'elaboració de bombes de combustible.

El primer pla de viabilitat permeté la baixa voluntària de molts treballadors i un segon pla de viabilitat el 1989 provocaria el tancament d'algunes seccions i la no renovació de contractes eventuals.

Per aquelles dates, l'empresa disposava d'una superfície de 90.000 m^2, dels quals 67.000 estaven edificats. Es mantenien les divisions de fosa injectada d'alumini i zamak; taller de motlles, coquilles i utillatges; fosa de gravetat en sorra, "coquilla" i baixa pressió; taller de models de fusta i metàl·lics i coquilles; components de carrosseria (manilleria, antirobatoris, taps, pilots ...), injecció de plàstic i taller de mecanitzat amb modernes màquines CNC (control numèric per computadora).

L'abril de 1985 s'havia constituït el grup autònom Fabricación de Componentes del Motor, S.L. (FCM) que elaborava bombes de combustible, a part d'altres elements com depressors o filtres.

Així mateix, i seguint l'estratègia de fragmentar el grup en diverses societats, el juny de 1987 es constituïa la raó Talleres Matrimold, S.L. per a la fabricació de matrius i motlles amb IMSA com a únic client.

El 1993 i després d'una nova suspensió de pagaments de IMSA, els actius resultants serveixen per crear la raó social Componentes Vilanova, S.L. La nova empresa estava participada en un 60% per la societat patrimonial FLOCH, que també controlava FCM. Dos anys després, el 1995, es faria la descapitalització i liquidació definitiva de IMSA, i els actius restants passarien a Componentes.

L'Ajuntament requalificà els terrenys per convertir-los en residencials. L'operació, però, no fou autoritzada per la Generalitat de Catalunya, segons es desprèn de la informació facilitada pel *Diari de Vilanova* el 4 de desembre de 1998.

Luis Pérez esdevenia soci únic de FLOCH, S.A. i diversifica el negoci llogant algunes de les naus industrials a empreses cavistes.

Entre 1998 i 1999 el Grup d'Inversiones Ibersuizas adquiria el 40% de Componentes Vilanova amb una ampliació de capital de 1.200 milions de pessetes. Aleshores, la plantilla era de 370 treballadors. Alhora, es creava una societat filial de Componentes

[668] Izquierdo (2017), p.157

a Mèxic. El novembre de 2001 Componentes Vilanova s'integrava en el grup siderúrgic basc GSB, també associat a la japonesa TBK. De l'operació naixia la companyia GSB-TBK Automotive Components. [669] GSB havia adquirit una part de Componentes al grup inversor Ibersuizas i una altra part a FLOCH. Aquell mateix any Luis Pérez era cessat com a conseller delegat. El nou màxim responsable de l'empresa seria el vilanoví Jaume Raventós, fins aleshores director general.

El *Diari de Vilanova* en la seva edició de 16 de novembre de 2001 es feia ressò de que el grup basc GSB executava una opció de compra sobre Componentes Vilanova, que integrava Talleres Matrimold, Fabricación de Componentes del Motor (FCM) i Componentes Vilanova. GSB ja era propietària de poc més del 14% de Componentes des de juliol de 2000. L'empresa vilanovina exportava el 70% de la seva producció. En aquell moment el grup basc disposava de set plantes i prop de dos mil treballadors a l'Estat espanyol. El grup formava part de la Companyia Afora (Acerías y Forjas de Azcoitia, S.A.).

De tot plegat s'havia constituït l'acord d'assistència tècnica entre TBK i FCM, filial de Componentes, per comercialitzar i fabricar bombes d'oli i aigua per l'automòbil.

El 2002 la fàbrica vilanovina ocupava 490 treballadors i facturava 66,6 milions, fabricant una diversitat de peces d'alumini per automoció dirigides a fabricants com Volkswagen, Nissan, Renault o General Motors.

El 2003 la fàbrica vilanovina s'integrava al grup CIE Automotive amb el nom de CIE Vilanova. Corporación Industrial Egaña (CIE), propietat de la família basca Egaña, ha estat l'embrió d'un gran grup corporatiu que amb el temps ha integrat gran nombre d'empreses del sector metal·lúrgic, com GSB, sota la raó de CIE Automotive. A les instal·lacions de la Ronda Europa es va continuar fabricant injecció a alta pressió i mecanització de components d'alumini per automoció, centrats especialment en caixes de canvis, caixes de direcció, càrter oli motor i altres components de motor destinats en un 80% a l'exportació.

Com altres empreses industrials de la ciutat, Talleres Camacho, IMSA o Componentes, amb indiferència de la raó social, ha tingut una idiosincràsia ben particular que ha condicionat les relacions amb l'entorn i, molt especialment, amb la societat vilanovina. Alguns d'aquests condicionants i presumptes resultats han estat

[669] GSB-TBK Automotive Components es una companyia que neix de la suma de la japonesa Tokyo Buhin Kogyo (TBK), del grup basc GSB i de la catalana Componentes Vilanova. Es parlava d'una inversió de 3 milions d'Eur i el suport del CIDEM per impulsar una línia de fabricació de bombes d'oli i aigua a Vilanova que ocuparia 30 persones. La part financera quedava repartida en: 75% GSB, 25% TBK i 0,01 % CV. (Dades informades pel diari *AVUI* en la seva edició de 18 d'agost de 2002)

tractats per Carmen Izquierdo al llibre *IMSA. Una empresa como paradigma de las Españas* publicat el 2017. [670]

Més enllà dels aspectes empresarials i les relacions de poder, algunes ja comentades anteriorment, l'autora es refereix també als aspectes més lúdics i de relacions socials, sempre tenyides per aquell paternalisme empresarial tant particular i tant propi de l'època. Així, es parla del primer torneig de futbol local d'empreses celebrat el maig de 1964 on hi participaven entre altres: Brocato, FISA, IMSA, Font Vilaseca, Industrias Marqués , SAP o Tallers Tomàs. D'altra banda, el 1969 es creava la colla sardanista IMSA, que més endavant es convertiria en l'Obra Sardanista Dansaires Vilanovins. L'empresa celebrava anualment les diades de Sant Eloi, patró dels orfebres, o Sant Pere, el sant del patró.

29.3 L'avicultura i activitats complementàries

L'avicultura

A partir dels anys cinquanta del segle XX, i durant unes poques dècades, Vilanova i la Geltrú va desenvolupar una singular activitat avicultora de tipus industrial que no només es focalitzaria en la cria i comercialització de pollastres, sinó que al seu voltant es crearien diverses activitats industrials complementàries i subsidiàries vinculades a la fabricació i muntatge de instal·lacions de pinsos, sitges, muntatge de granges, la fabricació de incubadores i altres màquines especialitzades pel sector.

L'avicultura no era una modalitat exclusiva de la ciutat, però aprofitaria l'impuls que aquesta activitat tindria en molts llocs de Catalunya a la dècada dels cinquanta gràcies al paper d'agrupacions com la Cooperativa Catalana de Avicultura i Cunicultura

A Vilanova i la Geltrú entre el 1953 i 1955 es passaria de 90.000 a 200.000 peces, comptant gallines ponedores, pollastres de carn, de cria i pollets. L'expansió s'atribuïa a la utilització de les incubadores artificials, la selecció de les races i el desenvolupament de les vacunes.

El 1962 la Unión Catalana de Avicultores adquiria un local al carrer Escolapis amb connexions al carrer de la Llibertat. En aquest darrer, a tocar de la plaça Soler Gustems –la plaça dels carros–, s'hi instal·laria la seu de l'entitat creditícia Caja Rural de Crédito.

[670] El text és obra d'una antiga treballadora de l'empresa. Presentat com un estudi sociològic, proliferen els retrets personals i les valoracions de dubtosa objectivitat. També incorpora inexactituds de tota mena.

En aquella zona s'hi havia instal·lat l'empresa Broyeurs Gondard. Suministros Agropecuarios (SAP), coneguda popularment per "la fàbrica dels francesos", abans del seu trasllat a la zona dels Esbarjos, a tocar de la granja de Sant Josep i la central transformadora d'electricitat. Es dedicaven a la fabricació d'equips per a la fabricació de pinsos, sitges i altres elements complementaris, especialment pel sector avícola.

Al carrer Escolapis s'hi ubicarien les dependències de Dula, fabricant de pinsos i un complement imprescindible per a la indústria avícola.

Piensos Dula també ocuparia els espais del carrer Unió que el 1919 havia aixecat la Panificadora Moderna –obra de l'arquitecte Josep Francesc Ràfols– i que, més endavant, ocuparia l'empresa d'equips de refrigeració Glass.

Segons el *Villanueva y Geltrú* de 8 de novembre de 1962 la població aviar de la ciutat consumia en aquelles èpoques 40 tones diàries de pinso.

Una altra empresa important era Piensos, S.A. amb grans sitges de pinsos compostos. Hi havia al voltant de cinquanta tipus de pinsos segons la composició. Els uns estimulaven la posta d'ous, altres incrementaven la producció de carn, etc.

En iniciar-se la dècada dels seixanta s'importarien gallines dels Estats Units tipus *Hubbard* i *Leghorn*. Es tractava bàsicament de races blanques de pollastres i gallines ponedores.

La varietat de gallines *Hubbard* –importades per primer cop per Granja Albà– eren destinades a posar els ous per, un cop incubats, generar pollastres per engreix per a la producció de carn. Les gallines ponedores *Leghorn* es caracteritzaven per adaptar-se fàcilment i ser especialment productives i, per tant, de les més apreciades pels criadors.

En plena economia autàrquica del règim franquista la importació de pollets dels EE.UU. comportava unes gestions burocràtiques no sempre fàcils. Aquí foren determinants les gestions realitzades per Felipe Bertran i Güell i el seu fill José Felipe Bertran de Caralt, de la vilanovina Granja Solicrup.

Els pollets arribaven de Nord-Amèrica amb avió, i un cop eren adults –se'ls anomenava "àvies"– els seus ous fecundats per galls de raça americana eren incubats per tenir una segona generació de gallines (mares). La tercera generació eren els *broilers* o pollastres híbrids pel consum, tal com es detallava al *Diari de Vilanova* de 12 de maig de 2000.

Els *broilers* eren pollets criats en granges especialitzades que després eren seleccionats. Els mascles es dedicaven al consum de carn i les femelles a la posta d'ous. El desenvolupament de la varietat *broiler* va permetre la baixada del preu de la carn i el consegüent increment del consum, en un moment en que aquest era molt limitat.

El *Villanueva y Geltrú* de 15 de setembre de 1962 anunciava les gallines *Kimber*, una gallina ponedora blanca d'alt rendiment importada dels EE.UU. Els representants

de Kimber Farms, Inc. a la zona de Vilanova eren Pere Saladié Mestres i Juan Collado Pérez.
Després de Reus, Vilanova i la Geltrú era considerada la segona potència avícola del país. La premsa local se'n feia ressò amb titulars com "el gallinero nacional". La majoria de les peces eren gallines blanques o *Leghorn*, més productives que les tradicionals gallines de pagès.
El 1958 es comptabilitzaven al voltant de dues-centes granges amb 160.000 gallines ponedores i 70.000 reproductores de pollets *broilers* per engreix. Les explotacions avícoles industrials i familiars s'escampaven arreu, fins i tot aprofitant els terrats i altres indrets de cases particulars habilitades per aquella finalitat.
Superat el període d'expansió, la majoria de la producció quedaria centralitzada en les explotacions industrials de les empreses Granja Albà, Solicrup i Gallina Blanca, entre altres.
La unió de les dues primeres constituiria el naixement de la Granja Albà-Solicrup, que aviat assoliria una posició d'avantatge competitiu respecte la resta de productors. Vinculat a aquest grup cal considerar la fabricació de incubadores i naixedores de la marca Robbins a càrrec de l'empresa Material Agropecuario.
Des de Vilanova s'exportaren pollets a Portugal, el Marroc i altres països.
En aquells anys la cria del conill es va convertir en un possible complement de l'activitat avícola, especialment per a les petites explotacions, i com una forma de contribuir a l'economia familiar. L'impuls de la cunicultura quedaria frenat per l'expansió de la malaltia de la mixomatosi.
En relació a l'avicultura, entre el 8 i el 10 de novembre de 1958 es celebrava a Vilanova i la Geltrú la primera Feria Avícola, que esdevindria l'embrió i precedent immediat, més enllà d'algunes discontinuïtats, de l'actual Fira de Novembre.
La comissió organitzadora era presidida per Josep M. Ferrer i Soler amb Antoni Albà Vidal –de la Granja Albà– com a vicepresident.
Aquella primera edició tingué lloc a la popular sala de festes La Bolera, a la cantonada dels carrers de Cuba i Josep Llanza. Tal com s'explicava en un article al *Diari de Vilanova* de 10 de novembre de 2000, aquell recinte firal fou beneït per l'arxipreste Josep Pons Piñol i inaugurat per Antonio Ferrer Pi, alcalde i llavors vicepresident de la Diputació de Barcelona.
Una altra derivada de la Fira, més enllà de l'atracció de forasters i de poder contemplar les darreres innovacions tècniques del sector, fou que els vilanovins i vilanovines descobriren els pollastres a l'ast.
Podem dir que la integració d'activitats al voltant de l'avicultura, com la posta d'ous, la criança i producció de carn de pollastre, les fàbriques de pinsos o les de incubadores, possibilitaren un entorn altament competitiu dins el sector.
Vilanova i la Geltrú fou present el setembre de 1970 a la Feria Mundial de Avicultura

celebrada a Madrid. La ciutat hi era representada per Granjas Albá-Solicrup, Incubadoras Robbins i Construcciones Alber. Alguns visitants a la Fira, i assistents al XIV Congreso Mundial de Avicultura de Madrid, es desplaçaren després a Vilanova per veure diverses instal·lacions del sector.

A mida que avançaven els anys l'activitat avícola s'aniria reduint fins a desaparèixer, i una part dels galliners industrials es dedicarien a altres activitats o quedarien abandonats definitivament. El mateix passaria amb instal·lacions industrials com Suministros Agropecuarios (SAP) o MASA-Proavic.

Molts anys després, Vilanova i la Geltrú veuria néixer una experiència innovadora vinculada al sector. El 2016 es constituïa a la ciutat l'empresa Faromatics–Farm Robotics and Automation, S.L. impulsada inicialment per sis socis. Es tractava d'una *start-up* especialitzada en la fabricació de robots per a ús avícola i orientada a empreses productores de pollastres. La idea va sorgir al campus local de la UPC i Neàpolis. Sota la direcció de Heiner Lehr, aplegaria un equip d'una vintena de persones que apostarien per la venda i l'exportació del seu producte a l'Estat espanyol, Holanda i Alemanya, i, posteriorment, al Regne Unit, Hongria i Ucraïna.

Faromatics va desenvolupar un equip robotitzat –Chicken Boy– que suspès per rails podia moure's al llarg de les naus de pollastres d'engreix recollint i registrant tota mena de dades. Disposava de videocàmeres d'alta definició i diversos sensors per mesurar la sensació tèrmica, la qualitat de l'aire, la llum i el so; mitjançant la intel·ligència artificial (AI), amb l'objectiu de controlar el benestar dels animals i identificar riscos per a la seva salut.

El setembre de 2021 l'empresa fou adquirida per la multinacional americana d'equips agrícoles i ramaders AGCO Corporation. En aquest nou escenari el fabricant americà es cuidaria de fabricar els equips i distribuir-los arreu del món. La seu vilanovina –ja amb unes trenta persones– es dedicaria a la millora contínua dels sistemes d'AI del conjunt robotitzat.

Granja Albà-Solicrup

Tal com s'ha indicat, intentarem incidir en més detall en alguns dels protagonistes més importants d'aquella frenètica activitat avícola.

Joan Albà Vidal (Vilanova i la Geltrú, 1899–1956) crearia el 1946 una granja avícola que ampliaria quatre anys més tard acompanyat dels seus germans Antoni i Pere per constituir la Granja Albà [671].

Hortolà d'origen, casat amb Concepció Romeu Coral, entre 1943 i 1945 fou

[671] Puig Rovira (2003), p.25

membre de la comissió gestora municipal i el 1955 regidor de l'Ajuntament, amb funcions com a regidor de foment i com a tinent alcalde en funcions de urbanisme i obres, segons feia constar la nota necrològica publicada pel *Villanueva y Geltrú* el 18 d'agost de 1956. Des d'un any abans ocupava la presidència de la Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos, també coneguda com a Hermandad Sindical del Campo, i de la que n'havia format part com a vocal.

Fou la primera experiència local d'avicultura industrial, aconseguint l'excel·lència en la cria de gallines i qualitat dels ous. Amb una capacitat de 500.000 pollastres a la setmana assoliren el lideratge del mercat. Joan Albà va impulsar la mecanització del camp i la reforma de camins rurals, i el 1952 seria un dels promotors de la delegació local de la Unió Catalana d'Avicultors i Cunicultors (UCAC). D'aquesta entitat en derivaria el 1962 la Caixa Rural, de la que fou president el seu germà Antoni Albà Vidal. Posteriorment, l'entitat seria absorbida per Caixa de Catalunya.

En una entrevista al *Villanueva y Geltrú* el 1 de maig de 1954, preguntat sobre la importància de l'avicultura a la ciutat ressaltava: "–Es la actividad que más rápidamente ha florecido, però no es la más importante. Mucho se ha adelantado en contra de los métodos anticuados, y hoy dia ya se empieza a comprender que la gallina no pone huevos porque está gorda, sinó que está gorda porque no pone huevos".

El 1960, després de la mort de Joan Albà, es formalitzaria la fusió Granja Albà-Solicrup, impulsada pel seu fill Antoni Albà Romeu (1926-2008), qui donaria continuïtat a l'activitat avícola familiar. Casat amb Maria Dolors Tort Solé, també fou propietari d'una important ferreteria a l'actual rambla Principal, cantonada amb l'avinguda de Francesc Macià.

Amb motiu del traspàs d'Albà Romeu la revista *Selecciones Avícolas* el presentava el 2008 com "uno de los más destacados productores avícolas del pasado siglo".

També se li atribuïa –erròniament– la fundació de la granja Albà el 1949, seleccionant les gallines *Leghorn*, base de la producció estrangera quan no es podien fer intercanvis amb l'exterior.

El 1960 amb l'aliança entre les granges Albà i Solicrup aconseguirien la representació per l'Estat espanyol i altres quatre països de les aus *Hubbard* d'EE.UU., el millor híbrid existent al mon per a la producció de carn d'au.

La revista esmentada indicava que un dels aspectes més importants de l'activitat professional d'Antoni Albà Romeu fou la creació als primers anys setanta del Grupo Agrovic, que estaria en funcionament fins a la darrera dècada de segle.

La publicació anotava que "tuvo el acierto de formar la primera integración española, basada en buena parte en el éxito de las aves *Hubbard*", incloent al començament una fàbrica de pinsos, un escorxador i un laboratori.

Van importar gallines reproductores, adultes en edat productiva, d'elevat valor

genètic, amb la funció de produir gallines reproductores de pollastres d'engreix i ous. El 1970 Albà Romeu diversificaria l'activitat avícola amb la selecció de perdiu roja, gràcies a la col·laboració del Dr. H. Abplanalp de la Universitat de Califòrnia, Davis. Instal·laren una granja de guatlles i perdius al mas Torrat, masia de la seva propietat. Als anys vuitanta també s'iniciaria en la selecció de línies pures de porcs, sense abandonar mai la seva passió per la cria de cavalls iniciada el 1968 i de la que en derivaria la fundació de la Yeguada Albà.

A finals dels anys vuitanta era el propietari de la masia can Martí –coneguda antigament per can Girabals–, en terme de Sant Pere de Ribes, on es feia la cria dels cavalls.

El 2002 Albà Romeu rebé la Medalla al Treball President Macià atorgada per la Generalitat de Catalunya

Les granges Albà-Solicrup repartiren l'activitat entre les finques del Piulart, la masia de Solicrup i altres espais de la zona.

Cal esmentar també la granja-sínia Sant Josep, també vinculada a la família Albà, situada entre el camí dels Escalons i el camí vell del mas d'en Puig. A la granja hi hagué la darrera sala d'incubació de pollets amb gran capacitat de producció. Els terrenys eren adjacents als que ocupava la fàbrica Suministros Agropecuarios, "els francesos", de la que en parlarem més endavant.

Per la seva part, l'antiga masia–granja de Solicrup era propietat de la família Bertran. José Felipe Bertrán de Caralt (Barcelona, 1926) era fill de Felipe Bertran i Güell (Barcelona, 1901-1965), que els darrers anys de la seva vida es dedicaria a la indústria avícola a través de Material Agropecuario, S.A. Alhora, era net de Josep Bertran i Musitu (1875-1957), advocat i polític elegit en diverses ocasions diputat provincial i diputat al congrés pel districte de Vilanova i la Geltrú.

Bertran de Caralt era advocat i empresari, president de Productos Pirelli, de Fergat Española i de Asland, entre altres càrrecs de representació.

Els Bertran i els Albà tenien el virtual monopoli de l'avicultura vilanovina controlant granges i empreses dedicades a activitats complementàries. Com hem dit, el 1960 fusionarien les respectives granges sota la raó Granja Albà-Solicrup. D'altra banda, a la carretera de l'Arboç, els Albà –probablement en aliança amb els Bertran– controlaven la immensa finca del Piulart –que donava nom a l'empresa avícola Piular, S.A. – i també una gran superfície a ponent de la mateixa carretera, on s'hi trobaven les instal·lacions de Material Agropecuario, després Masa-Proavic, on es fabricaven, entre altres productes, les incubadores Robbins.

La Robbins

Coneguda popularment com la Robbins, aquesta empresa es dedicaria des dels anys

seixanta a la fabricació d'equips destinats a l'avicultura, principalment incubadores i naixedores, en unes instal·lacions de la carretera de l'Arboç.

En fer una aproximació a l'estructura empresarial del que popularment es coneixia com la Robbins, aflora un complex conglomerat d'empreses i raons socials amb activitats complementàries vinculades al sector avícola i metal·lúrgic.

Així, s'estableixen interrelacions directes o indirectes entre la Robbins, Grabados Químicos Milver, Collado, Felipe Bertran y Güell, Edecansa, Beral, Agrovic, Material Agropecuario, MASA. Material Agropecuario o Masa Proavic, entre altres. Tres empreses compartien veïnatge en un espai comú: Incubadoras Robbins –convertida primer en Material Agropecuario, després en MASA.Material Agropecuatrio, i finalment en Masa Proavic–; Grabados Químicos Milver que es convertiria en Litotarga Española; i la raó social Collado, S.A. o bé Cizallas y Plegadoras Collado, S.A. Inicialment, les tres activitats estaven domiciliades al punt quilomètric 1,6 de la carretera de l'Arboç, dins el terme municipal de Vilanova i la Geltrú, en terrenys propietat de Felipe Bertran i Güell –i potser també de la família Albà–, i adjacents a la gran finca del Piulart, a l'altra banda de la carretera, on s'hi desenvolupava una important activitat avícola a càrrec de la mateixa família Albà. Així, doncs, la delimitació de interessos entre els Bertran i els Albà és imprecisa. Probablement, bona part de les propietats esmentades eren comunes.

Tot i que l'empresa es coneixia popularment com la Robbins o Incubadoras Robbins, aquesta denominació no era altra cosa que la marca comercial amb la que operaria la raó Material Agropecuario.

A partir de setembre de 1968 al diari *Villanueva y Geltrú* proliferen els anuncis en que es demanava personal per Incubadoras Robbins. Es precisaven electricistes, muntadors, peons, vernissadors ..., amb l'únic requisit de tenir el servei militar complert. Un degoteig de sol·licituds de personal que s'allargaria fins a la meitat de la dècada dels setanta.

La Robbins Incubator era una empresa nord-americana dedicada a la fabricació de incubadores per pollets d'aus, però no podem precisar, ni podem demostrar, que l'empresa vilanovina actués com a filial de l'americana. Ni tant sols que la societat vilanovina adquirís la llicència per a fabricar i comercialitzar determinats models de les seves incubadores.

Disposem, però, de notícies que ens evidencien certa relació entre ambdues empreses. El *Villanueva y Geltrú* en la seva edició del 26 de setembre de 1970 s'informava de la presència vilanovina al Congrés Mundial i la corresponent Feria Mundial de Avicultura que aquell any es celebrava a Madrid. Hi participaren les empreses locals Granges Albà–Solicrup, Incubadores Robbins i Construcciones Alber. En el marc del certamen tindria lloc la conferència–col·loqui organitzada per Robbins sobre tècniques de incubació que impartiria Mr. Rosemberg, president de Robbins

Incubator (EE.UU).
El gener de 1974 Robbins sol·licitava més personal: electricistes, mecànics, soldadors, peons, i "chicas para trabajos de taller". El maig de 1976 es precisava "señorita de unos 20 años administrativa", amb els requisits de mecanografia, comptabilitat, idiomes (francès i anglès) i treballs en general d'administració. Es precisava que calia posar-se en contacte amb el Sr. Granell. El setembre de 1977 es volia cobrir la plaça d'un director administratiu, per la qual cosa els interessats havien de posar-se en contacte amb el Sr. Enrique Calvelo.
Aquell mateix mes la fàbrica patiria un important incendi.
El setembre de l'any següent hi hauria eleccions sindicals, i Robbins, amb 43 treballadors registrats i adherida al sector del metall, aconseguiria la representació de tres delegats adscrits a Comissions Obreres.
El 1980 trobem la darrera menció a Robbins al *Diari de Vilanova*. Potser perquè a partir d'aquell moment agafaria preponderància la raó social Material Agropecuario, S.A., la qual també sol·licitava personal administratiu a través de la premsa.
El novembre de 1989 apareixia a la publicació especialitzada *Selecciones Avícolas* com a fabricant d'una àmplia gamma de productes pel sector: abeuradors, caixes per pollets, menjadores, talla becs, material per desinfecció, galliners prefabricats, contenidors per recollida i transport d'ous, sistemes de recollida d'ous, transferidors automàtics d'ous, incubadores, rentadores industrials, sitges per pinsos, finestres automàtiques i manuals, …
Material Agropecuario, S.A. comercialitzava preferentment les marques Robbins i Alber. Les incubadores es fabricaven sota la marca Robbins, mentre que les naus prefabricades i altres equipaments anaven sota la marca Alber.
Es tractava de incubadores de mida gran, d'uns 2x6 metres, mentre que les petites s'importaven de Itàlia. Es treballava amb ous de gallina, de guatlla o d'estruç. Els especialistes japonesos eren els responsables de sexar els pollets.
El sistema de fabricació de les incubadores tenia una component artesanal. Es confeccionaven amb panells de marcs de fusta, aïllaments folrat de fibra de vidre i cantoneres d'alumini. També es fabricaven les caixes de control complementàries per mesurar la temperatura i altres variables. Eren sistemes modulars que permetien ajuntar diversos equips. Generalment, es copiaven els models originals de Robbins Incubator que s'adquirien prèviament.
Es tractava de incubadores de grans dimensions per sistemes de càrrega única o càrrega múltiple que podien tenir estanteries fixes o carros on es dipositaven els ous. Disposaven de ventilació per uniformitzar la temperatura al seu interior, amb control de temperatura i de humitat, així com el nivell d'oxigen, diòxid i altres variables.
La majoria de les incubadores anaven destinades al mercat català, a l'Estat espanyol,

Portugal i Marroc. Al marge del personal de fabricació, manteniment i administratiu, l'empresa disposava d'un equip de muntadors i servei tècnic.
Per seguir el detall del productes elaborats per Material Agropecuario, S.A. tornem a la revista *Selecciones Avícolas*. El 1980 promocionava la fabricació i comercialització de diversos components sota la marca comercial registrada Alber: naus prefabricades, màquines rentadores, menjadores automàtiques, elevadors per càrrega d'ous o sitges de polièster.
El 1989, i sota la mateixa marca comercial, Material Agropecuario promocionava diversos models de màquines rentadores destinades a escorxadors i sales de incubació. El túnel de rentat model R-160 per indústries càrniques, sales d'especejar, sales incubació, làcties, horto-frutícoles, conserveres, pastisseria ...; el túnel de rentat model T-1500 o un dosificador automàtic.
Les naus prefabricades Alber anaven destinades al sector avícola i ramader i disposaven d'equips de ventilació i humidificació. El 1984 i sota la mateixa marca s'oferia una àmplia gamma de sitges de polièster per a tota mena de explotacions pecuàries, i també diversos models de vis sens fi per a la distribució de pinsos.
Material Agropecuario continuava domiciliada a la carretera de l'Arboç km 1,6 de Vilanova i la Geltrú, i als anuncis hi apareixia el logotip de Masa–Proavic i el número de tèlex amb la referència HUBB-E, probablement derivat de *Hubbard*.
Com hem avançat, les gallines *Hubbard*, producte del creuament de races especialitzades, es van introduir a finals els cinquanta i primers seixanta importades per Granja Albà.
El 1996 Masa–Material Agropecuario, S.A. comercialitzava la naixedora model Alber H-6, complementant altres equips com caixes de plàstic i safates menjadores, furgons condicionats, vacunadora de pollets, túnels de rentat i incubadores.
Hi havia però, altres raons socials implicades en aquell entramat empresarial, difícil de perfilar amb claredat.

Edecansa / Beral

En algunes ocasions Material Agropecuario, S.A es presentava com una evolució de la denominació EDECAN, S.A. La publicitat inserida en revistes especialitzades es referia a M.A.S.A. (abans EDECANSA). De manera semblant passaria amb la raó social BERAL.
El 1984 EDECANSA estava domiciliada al carrer de Manuel Tomàs 22 bis de Vilanova i la Geltrú. De feia temps que les gallines reproductores *Hubbard* eren comercialitzades per EDECANSA.
De fet, BERAL o EDECANSA es dedicaven exclusivament a la criança de pollets. El 1989 a la revista *Selecciones Avícolas* l'empresa pregonava una "Mágica reducción de costes". Indicava que les gallines reproductores tenien un objectiu òptim a les

68 setmanes de vida de 183 ous totals, 173 ous incubats, 146 pollets d'un dia. Pels *broiler* (sense sexar) l'objectiu òptim a 49 dies d'edat era l'obtenció d'un pes de 2,27 kg i una conversió de 2,01 kg. L'objectiu pel 1994 era aconseguir a 42 dies un pes de 2,05 kg i una conversió 1,82 kg. La publicitat finalitzava amb la missiva "Asegure su futuro con Hubbard". EDECANSA sortia domiciliada al carrer de ManuelTomàs, 24. Entre 1986 i 1988 el responsable de l'empresa era Josep Saladié.

José Antonio Segrelles, al seu treball *La ganadería avícola y porcina en España* publicat el 1993 per la Universitat d'Alacant, apuntava que EDECAN era una de les úniques cinc empreses de l'Estat espanyol dedicades a la selecció de les anomenades gallines "àvies".

El diari *La Vanguardia* de 2 de novembre de 1992 informava de la junta general extraordinària de l'empresa MASA-Material Agropecuario, S.A. (antes EDECAN, S.A.) celebrada el 26 d'octubre. El primer punt de l'ordre del dia establia el seu objecte social: construcció d'incubadores, naus i qualsevol altre tipus de material agropecuari; i també la producció, comercialització, importació i exportació de productes avícoles i agropecuaris. D'altra banda, es pretenia traslladar el domicili social al km 1,6 de la carretera de l'Arboç de Vilanova i la Geltrú.

Però si Material Agropecuario es presentava com a hereva d'EDECANSA; el mateix passava amb BERAL, S.A. una altra empresa satèl·lit, el nom de la qual podria sorgir de l'acrònim de Bertran i Albà, cognoms vinculats a les granges Albà i Solicrup, que ja havien creat la Granja Albà-Solicrup.

A diferència d'EDECANSA, BERAL sempre constaria amb adreça social i fiscal al km 1,6 de la carretera de l'Arboç.

BERAL, S.A. –"abans EDECANSA"– era l'empresa protagonista de la publicitat que el 1996 presentava la publicació *Selecciones Avícolas*. El text indicava: "La reproductora *Hubbard* tiene un comportamiento fiable y regular. Los pollitos *Hubbard* en la combinación crecimiento-conversión dan plena satisfacción. Los broilers *Hubbard* son los más apropiados a su negocio y objetivos de marketing".

L'objecte social de BERAL, S.A. era la producció, comercialització, importació i exportació de productes avícoles, agrícoles i agropecuaris. El 1999 tenia registrada l'activitat de incubació.

El mateix 1996 deixaria de presentar-se com a successora d'EDECANSA, i sota la raó de BERAL, S.A. promocionava a *Selecciones Avícolas*: "Una nueva reproductora de alto rendimiento para el futuro: HUBBARD. Más carne de pechuga. Más carne total vendible". La mateixa edició publicava l'anunci "Comederos-Bandejas para pollitos de 1ª edad y bebederos" de la firma MASA-PROAVIC, S.A. Ambdues empreses estaven domiciliades a la carretera de l'Arboç km 1,6.

El *Diari de Vilanova* en la seva edició de 11 de novembre de 1983 informava de la

representació vilanovina al certamen Expoaviga-83 que es celebraria partir del 18 de novembre a Montjuic sota el nom de Salón Internacional de la Técnica Avícola y Ganadera. Hi participaren Material Agropecuario i Copoll-Hubbard, aquesta darrera d'àmbit internacional.

Masa-Proavic

La raó Material Agropecuario es convertiria en Masa.Material Agropecuario i, posteriorment, a Masa Proavic, S.A.

El març de 1988 Masa Proavic, S.A. tenia una plantilla de 14 treballadors. L'any 2000 Masa Proavic, S.A.U. tenia registrada la marca comercial Robbins. Quatre anys més tard constaven com a apoderats de l'empresa Francisco Pérez Benages i Manuel Atrio Cerezo.

El febrer de 2004 l'administrador únic de Masa Proavic, S.A. era Agrovic Alimentación, S.A.. El Grupo Agrovic fou constituït als primers anys setanta pels representants de les granges Albà i Solicrup, Antoni Albà Romeu i José Felipe Bertran de Caralt.

Agrovic era una de les primeres integradores de pollastres de l'Estat espanyol.

El 2004 havia cancel·lat el contracte amb el grup propietari de les gallines reproductores pesades *Hubbard* que les comercialitzava al país des de feia més de trenta anys. [672] Aquella raça de gallines havia estat introduïda al país per Granja Albà.

BERAL –abans EDECAN– era la filial d'Agrovic que importava les gallines anomenades "àvies" *Hubbard* i comercialitzava gallines reproductores al mercat estatal, a Portugal i al nord d'Àfrica.

Agrovic Noreste, situada a Sant Fruitós de Bages, era l'empresa catalana del grup avícola, i va assumir l'activitat de reproducció (un total de cinc granges) i l'activitat de incubació de BERAL, que quedava com a societat patrimonial, subcontractant la incubació a tercers. Agrovic Noreste comercialitzava pollastres sota la marca Pimpollo i fabricava pinsos.

El 2001 el Tribunal de Defensa de la Competència emetia l'expedient de concentració econòmica derivat de l'adquisició d'Agrovic per part de Nutreco España, S.A. [673]

Amb aquella operació Nutreco España, S.A. adquiria el control i la titularitat del 100% d'Agrovic Alimentación, S.A. Hi hauria un litigi per la situació de quasi-monopoli que tindria l'empresa resultant per fixar el preu setmanal del pollastre.

Nutreco era una societat unipersonal domiciliada a Tres Cantos, Madrid, amb

672 https://avicultura.com/agrovic-deja-de-comercializar-la-estirpe-hubbard/

673 https://www.cnmc.es/sites/default/files/33277.pdf

Nutreco France, S.A. com a únic accionista, societat anònima francesa integrada al grup holandès Nutreco Holding N.V

Per la seva part, Agrovic era una societat unipersonal que tenia com a únic accionista la societat suïssa Montmelley, S.A. D'Agrovic depenien un grup d'empreses com Agrovic Sur, Agrovic Materias Primas, Agrovic Noreste, Agrovic Noroeste, Agrovic Levante, Aragonesa de Piensos, Masa-Proavic i Beral.

Com sabem, Masa Proavic tenia el domicili social a Vilanova i la Geltrú i la seva activitat principal era la fabricació i comercialització de maquinaria avícola. La participació d'Agrovic era del 100%

Per la seva part, BERAL, S.A. també estava situada a Vilanova, sense activitat, i participada al 100% per Agrovic.

El 2001 Agrovic estava en situació de suspensió de pagaments. El tribunal de la competència declararia l'operació com a procedent.

Manuel Delgado i Carolina Márquez en el seu treball *Globalización e Industria Agroalimentaria en Andalucía* publicat el 2000 per la Universidad de Sevilla anotaven que Agrovic Alimentación, S.A. –controlat pel grup suís Montmelley–, "es cabecera del primer grupo avícola español, también conocido como *Hubbard-Tecna* o *Pimpollo*, vinculado tradicionalmente al empresario catalán José Felipe Bertrán de Caralt, y controlado desde 1991 por los inversores suizos señalados".

En els anys 1993-1995 el conglomerat d'empreses que formaven el grup havien establert diverses filials territorials operatives. Entre elles Beral, S.A., que s'ocupava de las reproductores ("importador de *abuelas* de la estirpe *Hubbard* de EE.UU."), o Masa Proavic, S.A. que s'ocupava de les instal·lacions.

Estretament vinculades a Masa-Proavic i a la marca Robbins trobem dues empreses del sector metal·lúrgic que no tenien una vinculació directa amb l'avicultura. Parlem de les societats Collado i Litotarga.

Collado

El diari *Villanueva y Geltrú* en la seva edició del 29 de novembre de 1975 informava que l'empresa Collado Sociedad Anónima (C.O.S.A.) sol·licitava llicència per instal·lar una indústria dedicada a la construcció de maquinària agrícola a la carretera de l'Arboç km 1,6. Fem notar que era la mateixa adreça que acollia la societat Masa-Proavic, anteriorment Material Agropecuario (MASA); element que podria indicar la relació entre Collado i la família Albà i/o Bertran.

Malgrat això, el 13 de maig de 1964 al rotatiu La Vanguardia ja trobem publicitat de "plegadoras universales (manuales y automáticas) Collado".

El maig de 1976 el *Villanueva y Geltrú* indicava que l'empresa metal·lúrgica en qüestió precisava de personal, havent-se de presentar els interessats al Sr. Enrique Calvelo, coincident amb el que s'indicava en el procés de selecció de personal de Robbins. El

setembre la persona de contacte era el Sr. Hilario.
El gener de 1977 la societat demanava llicència per ampliació.
La raó Cizallas y Plegadoras Collado, S.A. es dedicava a la fabricació, muntatge i comercialització d'aquell tipus de maquinària. Les plegadores es destinaven a plegar planxes de ferro.
El responsable de l'empresa i soci principal era Joaquín Collado González (1931-2020), qui seria alcalde de Canyelles entre 1979 i 1991
Els germans Collado eren els propietaris de la finca El Arrabal de Canyelles on el 1970 i després de perforar un pou van trobar un important brollador d'aigua. El novembre del mateix any Joaquin Collado i Miquel Benavent –alcalde de Vilanova i la Geltrú–, signaven el contracte de compra-venda per abastir d'aigua potable la ciutat.
A les eleccions sindicals de 1978 Collado, S.A. constava amb una plantilla de 34 treballadors, xifra que es reduiria a 29 a les eleccions de 1980.
El *Diari de Vilanova* de 22 de novembre de 1980 informava que l'empresa Collado, S.A. havia estat guardonada amb el trofeu internacional a la qualitat que aquell any s'entregaria a Buenos Aires.

Litotarga Española

Cal buscar els precedents de Litotarga Española en l'empresa Grabados Químicos Milver.
El 1973 el director gerent de Gravados Químicos Milver, S.A. era l'enginyer industrial Josep Miquel Aced.
Milver, amb una plantilla majoritària de dones fabricava embellidors per electrodomèstics i altres usos.
El 9 de juliol de 1977 el *Diari de Vilanova* informava que Litotarga Española, S.A. havia demanat llicència per instal·lar una indústria dedicada a la fabricació d'embellidors i perfils d'alumini a l'interior de la finca El Piulart, amb façanes a la carretera de l'Arboç km 1,7 i el camí de la Plana. Va estar a informació pública des del 30 de juny i va rebre l'informe favorable al llarg de setembre. El gener de 1978 es publicaren diversos anuncis de sol·licitud de treball. En aquest cas els interessats havien de dirigir-se al Sr. Puig.
A les eleccions sindicals de 1978 l'empresa constava de 14 treballadors, mentre que dos anys més tard –segons informació del *Diari de* Vilanova– la plantilla s'havia incrementat fins els 35 treballadors.
La raó social quedaria extingida el 1997.
Per gravat químic o gravat a l'àcid es coneixia un procés de fabricació que utilitzava àcids per gravar en baix relleu metalls amb un detall molt acurat. Es

gravaven peces metàl·liques de diferent gruix, fossin d'alumini, acer inoxidable, coure o llautó. Les aplicacions eren plaques de marca i elements decoratius, així com plaques d'acer inoxidable per identificar equips industrials.

Suministros Agropecuarios (SAP-CIAP)

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. (S.A.P.S.A.), i que es coneixeria popularment per "els Francesos". S'havien especialitzat en material per a la fabricació de pinsos compostos i reductors de velocitat sota llicència francesa Sévenier. També fabricaven carrosseries automàtiques per camions d'escombraries i remolcs tipus Ferenand Genève. La fàbrica ocupava uns terrenys més avall de la plaça dels Carros que donaven al carrer Llibertat i al carrer Escolapis. La raó social estava domiciliada a la Via Laietana de Barcelona.

El 1948 l'organització corporativa Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos havia inaugurat al carrer Escolapis un molí de pinsos, grans i farratges. El 1962 la fàbrica es traslladaria a unes noves instal·lacions a la zona dels Esbarjos, al nord de la central de transformació elèctrica i a tocar de la granja de Sant Josep.

Les antigues instal·lacions del carrer Escolapis serien adquirides per la delegació local de la Unión Catalana de Avicultores que a la part del carrer Llibertat hi instal·larien la Caja Rural de Crédito, de recent creació.

El 1966 Suministros Agropeciarios, S.A. (SAP) faria suspensió de pagaments. Els treballadors es constituirien en cooperativa sota la raó Construcciones Industriales y Agropecuarias, s.c.i. (CIAP), continuant l'activitat de construcció de fàbriques de pinsos compostos i sitges de magatzematge.

Fou la primera empresa de Vilanova i la Geltrú en règim cooperatiu. Davant les dificultats de viabilitat els treballadors demanaren assessorament a l'advocat sabadellenc Manuel Garriga i Miralles, (1937-2003) que aniria implicant-se fins a convertir-se en el gestor de l'empresa.

Garriga incorporaria a altres sabadellencs com el seu germà Antoni, Miquel Crusafont, Oriol Garriga, Josep Carnicer o Andreu Arenes. Després arribarien les tensions entre el comitè rector de la cooperativa i la direcció. Garriga, que pretenia disposar de plens poders, acabaria marxant de l'empresa després d'uns tres anys. El gerent de la societat era Roger Callau Ventura.

Durant la seva estada, Manuel Garriga, reconegut militant socialista i fundador del Frente de Liberación Popular (FLP) –conegut pels "Felipes"– s'implicaria a Vilanova en iniciatives cooperativistes com la creació de l'Escola Cossetània el 1967 sota els principis de la pedagogia activa.

El 2 de febrer de 1968, segons informacions facilitades pel diari local del dia 10, tingué lloc l'acte d'entrega d'un crèdit de 8.100.000 ptes. a Construcciones Industriales Agopecuarias (CIAP). L'acte fou presidit pel Delegado Nacional de la Obra Sindical de Cooperación, entre altres autoritats. Aleshores l'empresa ocupava 130 treballadors.

Entre 1968 i 1970 es va ampliar la tipologia i la capacitat productiva incorporant nous treballadors. S'arribaria a prop dels 500 treballadors. Les diferents línies de productes incorporaven: fàbriques completes per elaborar pinsos; instal·lacions manuals, semi-automàtiques i automàtiques dosificadores de farines; sitges metàl·liques de tota mena, molins de martells fins a 150 CV, mescladores fins a 10.000 litres, premses granuladores, rescloses d'aire, carrosseries per subministres a granel, dipòsits-tremuges per granges, elevadors de catúfols, transportadors de cadena, ciclons i moto-ventiladors, distribuïdors oscil·lants i vibrants, transportadors de rosca, caixes de direccions, distribuïdors revòlver, pinces lliga-sacs automàtiques o armaris i instal·lacions elèctriques.

A finals de 1969 Roger Callau Ventura, en qualitat de gerent de CIAP, sol·licitava llicència a l'Ajuntament per instal·lar un taller de reparació de maquinària agropecuària al carrer Casernes.

El diari local de 5 de gener de 1973 informava que el Patronato del Fondo Nacional de Protección al Trabajo havia atorgat a CIAP un crèdit de 12.850.000 ptes. Aleshores, la cooperativa comptava amb 125 associats.

30. Final de segle: una indústria oberta

Abans d'entrar en el darrer capítol i fer una aproximació a quina ha estat l'evolució de la indústria vilanovina en els darrers anys del segle XX i entrada al segle XXI, caldria situar l'existència d'algunes empreses que van tenir un paper rellevant en sectors diversos i que per les seves dimensions i/o activitats no han encaixat en cap dels capítols precedents.

És per aquesta raó que resulta una mena de calaix de sastre amb algunes particularitats, la diversificació productiva i l'obertura cap a tecnologies innovadores i el disseny i, alhora, l'aposta per la internacionalització, orientant bona part de la seva activitat cap a mercats exteriors.

Abans, però, caldria contextualitzar algunes dades. L'arribada de la democràcia després de quaranta anys de dictadura franquista vindria acompanyada per un escenari polític i econòmic incert i convuls. Hi havia raons externes i internes que ho explicaven. Els efectes de la crisi mundial del petroli es deixarien sentir durant molt de temps, les economies emergents asiàtiques i els primers processos de deslocalització posaven en evidència els dèficits de competitivitat de l'economia espanyola.

Les reivindicacions obreres o la inestabilitat dels mercats completarien un marc regressiu. Moltes de les empreses industrials de Vilanova i la Geltrú estaven tocades de mort, fossin del sector tèxtil o del metal·lúrgic. Algunes tancaren definitivament les portes, altres cercaren aixopluc en grans grups industrials i moltes hagueren d'afrontar dolorosos plans de viabilitat.

Mentre, Vilanova i la Geltrú aniria consolidant diversos instruments formatius.

Un d'elles seria el 1969 la creació de l'Escola de Promoció Artística –coneguda com Escola d'Art- impulsada per l'Ajuntament de la ciutat, i que el 1980 es convertiria en Escola Municipal d'Art i Disseny (EMAD).

També cal tenir en consideració el Centre de Formació Ocupacional de La Paperera, que ocupava les antigues instal·lacions industrials del mateix nom al carrer Unió. Iniciaria les seves activitats el 1987 amb el suport i finançament de l´INEM i l´Ajuntament de la ciutat. Posteriorment es convertiria en Institut Municipal d'Educació i Treball (IMET).

L´any 1993 es celebrava la primera edició de la fira dels invents Galàctica.

Els estudis de Formació Professional abandonaven definitivament les instal·lacions de l´Escola Industrial a l´Avinguda de Victor Balaguer on havien compartit espai amb els estudis universitaris d'enginyeria tècnica. La Formació Professional, que més endavant es convertirien en cicles formatius, s'aplegava al IES Lluch i Rafecas de nova construcció.

I com hem vist, en aquest interval, l'Escola d'Enginyeria Tècnica es va convertir primer en Escola Universitària Politècnica i, posteriorment, en Escola Superior d'Enginyeria, amb nous equipaments i centres perifèrics que configuraven un campus de primer ordre.

Pere Lleonart posava de relleu que entre 1988 i 2002 les petites i mitjanes empreses havien incrementat la seva plantilla de treballadors, a diferència de les més grans empreses de la ciutat que l'havien reduïda.

D'aquesta manera, per exemple, Hitecsa havia passat de 40 a 130 treballadors, Glass de 25 a 55, Mago de 25 a 50, Destil·leries MG de 40 a 45 i AKO Electromecànica de 15 a 45.

Per la seva banda, empreses més madures com Pirelli havia reduït de 1.000 a 670, Componentes Vilanova de 730 a 425, Dana de 300 a 270, els Tallers de Renfe de 380 a 180 i Valenciana de Cementos de 115 a 70. [674]

Cal considerar en aquest punt el factor de l'externalització d'activitats i serveis auxiliars per part de les empreses més grans.

En encetar-se el nou segle, es verificaven dues tendències. Una primera evidenciava que la majoria de les empreses industrials d'una certa mida havien estat absorbides per grups internacionals o estatals i, d'altra banda, hi havia una alta concentració d'empreses tributàries del sector de l'automòbil (Mahle, Dana, Componentes o Dayco). Empreses de capital autòcton va haver de integrar-se en grans grups multinacionals o estatals per poder subsistir: FISA-Mahle, IMSA-Componentes, Griffi-Valenciana de Cementos ,etc.

En aquest escenari canviant, aparegueren algunes petites i mitjanes empreses, d'origen local o forà, que cercaren el seu espai d'oportunitat, a vegades en sectors singulars. Algunes d'elles exemplifiquen la nova indústria dels segle XXI, intensiva en tecnologia però poc extensiva en dimensions i mà d'obra.

Farem una breu aproximació a algunes d'aquestes iniciatives que compartiren les vicissituds del darrer terç de segle XX en circumstàncies diverses. Probablement, caldria haver-ne incorporat alguna altra, o potser no. En qualsevol cas, demanem disculpes per aquelles omissions que es puguin considerar imperdonables.

30.1 AKO [675]

Els precedents d'AKO Electrónica van anar estretament lligats a la trajectòria professional de Marcel·lí Ferrer i Garriga. Ferrer es va iniciar d'aprenent a VALLEI, Valldosera Elèctric Indústria, un petit taller electromecànic de Vilanova

[674] Lleonart-Garola (2002), p.43

[675] Bona part de la informació ha estat facilitada per Marcel·lí Ferrer i Garriga

i la Geltrú mentre cursava els estudis de peritatge. Als anys seixanta treballava a la Siemens de Cornellà i, posteriorment, fou delegat comercial de Fabricaciones English Electric, S.A., dedicada a la fabricació de canalitzacions elèctriques prefabricades, porta fusibles, quadres de distribució i quadres per a Centres de Control de Motors. El 1969 l'empresa fou absorbida per General Electric que tancà la filial espanyola, en plena expansió gràcies a l'empenta del seu director H. J. Perkins. No va haver-hi acord per què els treballadors es quedessin l'empresa i constituir-se en cooperativa. Marcel·lí Ferrer decidia muntar un petit taller per fabricar caixes de derivació per, entre altres, Metales y Plateria Ribera, S.A. , un dels clients d'English Electric. Amb el nom de Barromnibus el taller estava situat en un soterrani del carrer Ancora 5 de Vilanova. Inicià l'activitat el setembre de 1969 sense personal i amb la inversió de Ferrer i seu pare Joan Ferrer Papiol. Compraren material a l'anterior empresa britànica en liquidació i H. J. Perkins els facilità plànols i informació. L'octubre del mateix any subministraven canalitzacions elèctriques prefabricades per una fàbrica basca d'ascensors. La pressió del moment ajornà la constitució en cooperativa. Calia més capital i aprendre gestió empresarial. L'abril de 1970 crearen Unitron, S.A. en col·laboració amb l'empresa d'instal·lacions elèctriques EMTE, S.A. La nova societat comercialitzaria en exclusiva els productes del taller de Vilanova i d'altres fabricants de material elèctric. Aquella experiència permeté a Ferrer adquirir coneixements de gestió empresarial. Un any després, junt amb altres tres socis, crearen un petit taller a Barcelona per fabricar aparells d'enllumenat d'emergència, productes que comercialitzaria Unitron. Inicialment, la nova empresa anava sota el nom de Lambert, que després canviaren a Seltron. Fabricarien interruptors de nivell de líquids i àrids, llums d'emergència amb alarma per instal·lacions frigorífiques -això els permetria entrar al sector del fred industrial- i altres productes que comercialitzaria Unitron. Després de diverses vicissituds i moviments de persones, Seltron comprava el taller de Vilanova i s'hi traslladava el 1977. A partir d'aquell moment actuarien com AKO-Seltron, fabricant canalitzacions elèctriques prefabricades i materials per Centres de Control de Motors, enllumenat d'emergència, interruptors de nivell i altres productes, alhora que comencen les gestions per constituir-se una cooperativa. Hi treballaven cinc persones. El juny de 1978 i després de quinze mesos de tramitacions, es constituïa en forma cooperativa AKO Electrónica, S. Coop. , amb els quinze socis que exigia la legislació del moment. Després de les corresponents baixes, quedaven al capdavant: Antoni Caminal Ribes, Joan Ferrer Papiol, Joan Ferrer Garriga, Bienvenido Herreros Merchante, Marcel·lí Ferrer Garriga i Jaume Llagostera Gandia.

Continuarien com abans dedicats a la fabricació de material elèctric i electrònic

orientats especialment al sector del control i la regulació de temperatura, desenvolupant equips destinats a la regulació i el control de les instal·lacions de fred industrial i comercial. El 1982 Marcel·lí Ferrer publicava el llibre *AKOOP, Sistema eficaç per a l'autogestió de cooperatives.*

El 1985 el local del carrer Àncora havia quedat petit i les instal·lacions es traslladen a una nau del Polígon Industrial Vilanoveta de Sant Pere de Ribes., on es traslladen les instal·lacions. La cooperativa tenia 12 socis i el volum de negoci sobrepassava el mig milió d'euros. El 1991 la societat cooperativa comptava amb 21 socis i la xifra fregava els dos milions i mig d'euros. L'increment de les exportacions suposa el 1995 la constitució de AKO Electromecànica S.A.L. i el naixement del grup d'empreses AKO. L'empresa s'estructura en dues unitats de negoci: AKOSYS amb solucions de control i regulació de temperatura pel sector de la refrigeració industrial i comercial; i MES, per solucions pel control i distribució d'energia elèctrica. L'expansió internacional els dugué a treballar en noranta països diferents. Les vendes s'iniciaren a Xina, Argentina, Europa i Austràlia, amb una gama de productes molt diversificada. Després vindrien els Estats Units, Mèxic, Nord d'Àfrica o els Emirats Àrabs. Actualment disposen d'una filial a Mèxic i delegacions a Portugal i Turquia.

L'any 2000 ocupaven 45 persones i el 2010 eren 90 treballadors amb un volum de negoci de 19 milions d'euros. El 2004 inauguraven una ampliació de les seves instal·lacions.

AKO s'ha caracteritzat per una important aposta per la recerca i la innovació, donant un especial protagonisme al capital humà de l'empresa.

Amb el temps han anat desenvolupant diverses línies de producció per acoblament de components que s'adquirien a fabricants especialitzats. També s'han dotat d'un magatzem automatitzat.

En els darrers quaranta anys AKO s'ha focalitzat en el disseny i la comercialització, cuidant aspectes empresarials com la capacitat de generar demanda, la identificació de nínxols de mercat, l'autogestió, el pensament estratègic i saber preservar la continuïtat de l'empresa a través de, entre altres formules, un sistema de salaris variables.

30.2 DAE - Diseño Ahorro Energético

El 1984 naixia l´empresa Diseño Ahorro Energético (DAE) amb un establiment al polígon Sant Jordi de Vilanova i la Geltrú.

Es tractava d'una empresa metal·lúrgica focalitzada en el disseny, especialment elements dedicats a la il·luminació, mobiliari, escales de cargol o xemeneies

metàl·liques.
Posteriorment, l'activitat es va focalitzar en dos sectors: el de les xemeneies metàl·liques i el del mobiliari interior (cadires, penjadors, prestatgeries, tamborets, taules ...). Consideraven la seva activitat més artesanal que industrial. No en va, col·laboren amb diferents dissenyadors de prestigi que els ha permès poder disposar de diversos guardons. En una primera fase s'exportaren molts dels seus productes a Europa, Àsia i Pròxim Orient.
La història d'aquesta empresa va lligada a Leopold Milà i Sagnier (Barcelona, 1921-Esplugues de Llobregat, 2006), pioner del disseny industrial al nostre país als anys seixanta i vinculat a empreses i projectes com Montesa, Polinax o Diseño Ahorro Energético.
El 1945 Pere Permanyer i Francesc Xavier Bultó –després vinculat a FISA i Bultaco– constituïren l'empresa Montesa per fabricar motocicletes. Leopold Milà també s'hi vincularia.
Quan el 1958 les desavinences de Pere Permanyer i Francesc Xavier Bultó acabaren amb la marxa del segon, Milà agafaria protagonisme com a director tècnic i posterior soci de l'empresa. Fou ell qui dissenyà els populars models Impala i Cota 247.
Als anys setanta Milà creava a Vilanova i la Geltrú l'empresa Polinax (del seu nom familiar, Polín) amb dissenys per la llar i la construcció que desenvoluparia amb alguns dels seus germans. El 1978 ocupava 28 treballadors. Polinax continuaria fabricant tubs d'escapament, seients i altres peces per Montesa.
La clau de l'èxit fou la participació de dissenyadors, artistes i arquitectes; amics i coneguts que estaven assolint reconeixements notables. Es tractava d'un grup de gent –el grup de Cadaqués- que als anys seixanta desenvoluparen productes innovadors que anaven des de motocicletes a mobiliari divers o xemeneies metàl·liques que desafiaven les tradicionals xemeneies d'obra. Aquells anys recolliren tota mena de premis que reconeixien els nous dissenys.
Un altre dels protagonistes indiscutibles d'aquesta aventura fou l'industrial Carlos Pablos Barrabés (Barcelona, 1919–Vilanova i la Geltrú, 1988). Pablos col·laborava al taller de serralleria del seu familiar Pere Pascual i Roig al carrer de Cuba. Després continuaria el negoci i es convertiria en un expert en mecanització de peces i components industrials.
Durant la posada en funcionament de la foneria Fundiciones Industriales, S.A. (FISA) vinculada als Bultó-Marquès, tindria un especial protagonisme en la construcció de màquines i l'aplicació de solucions tècniques imaginatives per fer operativa la planta en uns moments especialment complicats de postguerra on no era fàcil aconseguir components i recanvis industrials. Al seu taller disposava d'un

equip d'experts operaris en mecanització. [676]
Des del seu taller Pablos també col·laboraria amb Francesc Xavier Bultó en la construcció de components per a motocicletes, especialment seients.
A la segona meitat dels cinquanta i primers seixanta Carlos Pablos participaria en l'empresa de disseny local Polinax, associant-se amb Leopold i Miquel Milà per construir aparells d'enllumenat domèstic i urbà amb dissenys innovadors. Pablos s'ocuparia de l'execució industrial dels dissenys.
El 1984 Leopold Milà fundava amb el seu germà Lluís Maria l'empresa DAE –Diseño Ahorro Energético– especialitzada en disseny de mobiliari urbà i il·luminació exterior. Van saber aprofitar el moment en que molts ajuntaments democràtics dedicaven recursos a millorar els espais públics, fent-los més agradables amb nous dissenys de fanals, bancs o papereres.
Inicialment, hi havia la voluntat de focalitzar l'activitat en el disseny i desenvolupament d'instal·lacions d'energia solar.
El 2001 DAE comptava amb 25 treballadors. El 2013 es veia obligada a forçar un concurs de creditors, i Antonio Lozal aconseguia juntament amb els dissenyadors recuperar la col·lecció de xemeneies.
En morir Milà als 85 anys encara presidia el Consell d'Administració de DAE. Actualment les seves instal·lacions es troben a la rambla dels Països Catalans de Vilanova i la Geltrú.

30.3 Destilerías MG

En el capítol dels destil·lats cal aturar-se en una empresa històrica de la ciutat, les Destil·leries MG. Un empresa que avui fixa els seus orígens el 1835, d'això en fa més de 185 anys, dada que la convertiria en la més antiga de la ciutat.
Els antecedents cal buscar-los en l'activitat de venda de begudes de Joan Solà Sans, primer, i d'Àngel Morros Serra, després.
Ja hem donat notícia de Joan Solà Sans, que entre 1882 i 1884 declarava al registre de la matrícula industrial un establiment a la rambla de fabricació de vins comuns amb 20.000 litres de capacitat, i un alambí de 300 litres per a la fabricació d'aiguardent. També declarava un aparell de gasificació intermitent de fins a 500 ampolles hora, que el 1885 rebaixarà a 100 ampolles. Per la seva part, Àngel Morros Serra quedava registrat a la contribució industrial entre 1890 i 1904 amb una producció d'anís amb una capacitat de 300 litres. A l'establiment de la rambla també declarava una activitat de gasificació de fins a 100 ampolles la hora. A partir de 1889 declarava dues màquines de gasificar. El registre d'Àngel Morros es mantindria fins

[676] Puig Rovira (2003), p.241

el 1921. Entre 1850 i 1880 Morros havia declarat entre dos i quatre telers manuals al carrer de les Roques, Palmerà i Peixateria.
L'establiment de venda de vi constava oficialment a la rambla Principal, tot i que s'entrava pel carrer Havana (feia cantonada). L'accés per la rambla es faria a partir de 1906.
Malgrat la informació facilitada per la contribució industrial, el negoci tenia l'origen en un petit magatzem establert el 1835. El 1886 la propietat passaria de Joan Solà Sans a Àngel Morros Serra, quan el primer marxà a l'Argentina. Es tractava d'un establiment de fabricació i venda de begudes gasoses o carbòniques, aiguardents, xarops, orxata i diversos tipus de licors, anissos, roms, moscatells …
Àngel Morros (Vilanova i la Geltrú, 1845-1923) fou secretari de l'Ajuntament abans de regentar el negoci de begudes que mantindria fins el 1921. El 1908 fou president del Fomento del Trabajo de Vilanova i la Geltrú. Morros elaborava el popular anís "El Monaguillo". El negoci de begudes de la rambla passaria el 1922 a Pere Giró Casanellas, que constaria a la matrícula industrial entre 1922 i 1946. Entre 1922 i 1924, i a partir de 1930 i fins 1946, es declarava indistintament una gasificadora, una fàbrica de xarops amb dues màquines de 100 ampolles la hora o una fàbrica d'aiguardent per 5.000 litres de capacitat a la Rambla o al carrer Llanza.
El 1940 començaria a produir la ginebra Gin MG segons el mètode tradicional London Dry Gin en alambins de coure. El 1944 el titular del negoci seria Manuel Giró Carlos (Vilanova i la Geltrú, 1916-1978), emparentat per via materna amb Morros. Entre 1944 i 1947 a la contribució industrial es declarava una fàbrica de xarops amb una caldera de 100 litres a la rambla del Caudillo -rambla Principal- i una fàbrica d'aiguardent de capacitat 5.000 litres al carrer Havana. Giró Carlos pilotaria el negoci fins el 1978, i el 1961 es faria el trasllat de les instal·lacions a la finca Mas Codina, a la carretera de Cubelles, davant del xalet Ortoll. Un any després s'iniciaria la fabricació de whisky sota la marca Whisky MAG, pràctica poc desenvolupada a l'Estat espanyol. S'aixecarien unes instal·lacions especifiques als Esbarjos.
El 1978 la titularitat del negoci de vins i licors passaria a Manuel Giró Ribot (Vilanova i la Geltrú, 1947) després de la mort del seu pare i el trasllat del seu avi a Barcelona. Giró havia fet estudis de Farmàcia, i a partir d'aquell moment el negoci viuria moments d'expansió, gràcies especialment a l'elaboració de ginebra i l'accés a mercats internacionals. Es passaria d'una producció artesanal a una producció plenament industrial, arribant a les 120.000 ampolles diàries. [677]
Amb Manuel Giró Ribot s'abandonaria la producció de whisky i s'ampliaria l'elaboració de ginebra de qualitat. Amb el canvi de segle tota l'activitat industrial

[677] Puig Rovira (2003), p.152

passaria a la zona de Els Esbarjos, carrer Miquel Guansé, convertint en zona residencial els antics terrenys de la carretera de Cubelles.
La gamma de productes es reforçaria amb les ginebres MG, Masters o Mare, vodka, rom, whisky, licor de crema catalana, combinats de refrescs amb destil·lats, o l'adquisició el 2000 del dominicà Rom Barceló, participada al 50% amb la distribuidora Varma. A Cuba establirien la més important distribuidora de begudes espiritoses de importació.
A finals dels anys setanta entrarien en l'elaboració de vins, reprenent l'antiga activitat familiar, convertint-se en accionistes majoritaris d'un celler i vinyes a Santa Fe del Penedès que elaborarien sota la marca Giró Ribot. La titular seria Maria Rosa Giró Ribot, germana de Manuel Giró. La familia també entraria a l'accionariat d'altres cellers del grup Varma que elaboraven vins de les denominacions d'origen Ribera del Duero, Rioja o Rías Baixas.
El 1993 es constituïa la societat MG Norte amb l'objectiu de facilitar una àmplia distribució al nord de la península, i el 1996 naixia la companyia MG Caribe amb el propòsit de importar i distribuir a Cuba productes de tot el món. El 2010 creaven Gin Mare, una ginebra d'autor d'alta qualitat. A finals de 2016 les Destilerías MG es convertirien en els principals accionistas de la compañía Amer Gourmet.
L'estiu de 2018 Destilerías MG, S.L. traslladaria la seu social de Vilanova a Zaragoza.

30.4 Govoni

Govoni Iberica, S.A. s'instal·lava a Vilanova i la Geltrú el 1988, constituïda el setembre del mateix any com a filial del grup italià Govoni Simbianca amb establiments a Estats Units i Brasil. En l'operació també hi participaren diversos accionistes catalans.
Govoni es dedicada a la construcció i muntatge de sitges i enginyeria de projectes, amb el reclam de ser "fabricants de fàbriques". [678]
També construïen i comercialitzaven tota mena de maquinària industrial per transport pneumàtic, mescladores, carregadors telescòpics i altres accessoris.
La planta Govoni de Vilanova i la Geltrú adoptà la construcció en vertical de sitges d'alumini mitjançant una espectacular torre de fabricació, element que permetia uns acabats de més qualitat, una construcció més ràpida i un estalvi de feina en general.
La torre de 26 metres d'alçada i 8 metres d'amplada fou aixecada el 1998. L'empresa ocupava 4.500 m^2 amb una producció de 120 unitats anuals i una ocupació de 15 treballadors.

[678] Ibid.

La de Vilanova era una planta de producció de maquinària i tractament de productes amb una línia automatitzada, única a l'Estat espanyol.
Començaren la seva activitat l'estiu de 1998. El conseller delegat era Carlo Gulmini. Segons les seves declaracions triaren establir-se a Vilanova i la Geltrú per l'existència del port i la facilitat de les comunicacions per autopista i ferrocarril.
Les instal·lacions de Vilanova s'inauguraren el febrer de 1999 i les seves sitges anaven dirigides especialment al sector químic, petroquímic i de matèries plàstiques i alimentari.
Poc a poc aniria diversificant la seva producció. El 2001 presentava una facturació de vuit milions d'euros.

30.5 Gusmer

Gusmer Machinery Group era una empresa nord-americana amb seu central a Lakewood (New Jersey) especialitzada i líder mundial en maquinària pel sector del poliuretà, orientada al camp de l'aeronàutica (Boeing, Airbus o Mirage), de la construcció (aïllaments tèrmics) i altres. Dissenyaven, fabricaven i comercialitzaven sistemes per a la projecció d'escuma de poliuretà.
Gusmer Machinery Group, fundada el 1995, era filial del grup PMC Global Inc. (Poliurethane Machinery Corp.), constituït el 1971 en el sector de la indústria química i dels plàstics.
El setembre de 1997 instal·laren una planta a Vilanova i la Geltrú, al polígon Masia d'en Barreres, després de l'adquisició de les empreses locals Rohesa i Instapol. La filial vilanovina formava part del grup Gusmer Europe. [679]
La vilanovina Instapol (Instalaciones de Poliuretano) ocupava la segona posició en el mercat europeu i Rohesa (Rotores Helicoidales, S.A.) era una empresa d'enginyeria que fabricava la maquinària que posteriorment comercialitzava Instapol, segons informacions del *Diari de Vilanova* en la seva edició de 26 de setembre de 1997.
Gusmer tenia altres plantes de fabricació a Estats Units i Japó.
El 2002 el director general era Manuel Moreno. La planta vilanovina fabricava i comercialitzava equips per projecció i injecció d'escuma de poliuretà.
Es disposava d'una superfície coberta de 1.575 m2 amb una plantilla inicial de 30 treballadors procedents de les dues empreses locals absorbides.
Una part important de la producció era exportada a Europa, Àfrica –especialment el Marroc– i l'Orient pròxim.
La companyia seria adquirida pel grup nord-americà Hi-Tech Spray Equipment, S.A. dedicat al disseny, fabricació i comercialització d'equips de dos components

[679] Lleonart-Garola (2002), p.45

per a la projecció i colada d'escumes de poliuretà, revestiments i poliurea, tots ells materials impermeabilitzants. La seva activitat seria traslladada al Polígon Industrial Mas Alba de Sitges i, posteriorment, tornaria a Vilanova i la Geltrú.

30.6 Hitecsa

Per arribar a la història de Hitecsa cal retrocedir uns anys per fer esment de la societat Crolls, un precedent en els seu sector. El 1948 es creava a Reus l'empresa Crolls, S.A., acrònim dels socis Cañadell, Ruano, la O de Lozano, Llevat i Solé.
Abans d'acabar la dècada, diverses circumstàncies feren que l'empresa fos comprada per l'empresari barceloní Joan Maria Roger i Gallés. A finals del cinquanta la família Roger es convertien en socis majoritaris. L'home fort seria Josep Maria Roger Crivillés, un dels nebots del comprador. El seu germà Lluís Maria s'ocuparia de la part comercial a Barcelona. [680]
El 1966 l'empresa reusenca muntaria una fàbrica a Vilanova i la Geltrú destinada a la fabricació d'aparells d'aire condicionat de finestra i també de tipus industrial. La planta es coneixeria com a Divisió Arconda.
El projecte vilanoví fou liderat pel cunyat de Lluis Maria Roger, Joan Alias Ruiz [681], aleshores director de la Divisió de muntatge de Crolls, S.A. La planta s'instal·laria al km.43 de la carretera de Barcelona a Calafell. Alias era gendre del doctor Manuel Echevarria.
L'octubre de 1968 l'empresa rebria el permís municipal per aixecar una nau magatzem de 400 m^2. A la planta de Vilanova s'hi fabricarien també campanes extractores per complementar la fabricació d'aparells d'aire condicionat que al hivern reduïa la seva activitat.
La renovació de la planta vilanovina aniria a càrrec de Lluís Albaigés, procedent de la línia de muntatge de rentadores de Reus. [682]
Mentre, a la dècada dels setanta Crolls ja era la primera empresa industrial de Reus, alhora que , seguint el pla d'expansió, inauguraven unes noves instal·lacions a Mèxic. El 1976 la planta de Vilanova i la Geltrú ocupava 106 treballadors. Les negociacions dels convenis col·lectius sectorials fan que l'abril d'aquell any els treballadors de Crolls, IMSA i FISA convoquessin conjuntament aturades de dues hores.
Aquell mateix any es produí la integració de Crolls en el grup navarrès Orbaiceta, fundat el 1965 per Ignacio Orbaiceta, exciclista professional i creador de la marca Super Ser. Es pretenia complementar l'activitat de les dues empreses. Orbaiceta

[680] Martínez (2016), pp. 34, 38
[681] Director de La Paperera. Tinent d'alcalde de l'Ajuntament entre els anys 1955 i de 1958.
[682] Martínez (2016), pp.68-69

fabricava frigorífics, cuines i aparells de calefacció; mentre que la reusenca Crolls fabricava les rentadores. En aquella operació, però, els germans Roger perderen el control de la societat, en favor dels gestors navarresos.

La Crolls de Reus tancaria definitivament les seves portes el 1984, afectada per la crisi i els plans de reconversió de l'anomenada línia blanca.

La fàbrica Crolls de Vilanova, que continuava focalitzada en la fabricació d'aparells d'aire condicionat domèstics i industrials, havia quedat fora de l'operació i, per tant, al marge de l'acord amb el grup navarrès. Així, doncs, desvinculada d'uns i altres, i escindida de la matriu, la planta vilanovina –antiga Divisió Arconda-Crolls– adoptava el nom de General del Clima y Ambiente, S.A. (GECLISA), en la que Lluís Maria Roger en seria el titular. [683]

La nova societat no es limitaria a la fabricació d'equips d'aire condicionat de finestra i entraria en el segment dels equips industrials. Manuel Guerra n'era el director comercial.

El 1978 la planta ocupava 115 treballadors. GECLISA faria fallida el 31 de març de 1982, quan ocupava 147 persones.

L'estratègia de fabricació de grans sèries no era aplicable als equips industrials. Abans de la fallida, els germans Roger ja s'havien separat. Era l'hora de Hitecsa.

Hitecsa naixia el 1982 i ha esdevingut el paradigma d'una seqüència d'empreses que durant molt de temps s'han dedicat a Vilanova i la Geltrú al disseny i fabricació d'aparells d'aire condicionat. El mateix any de la fallida voluntària i desaparició de GECLISA, cinc dels treballadors vinculats als departaments comercial, logístic i de fabricació, crearen una nova societat: Hispano Técnica del Clima, S.A. (HITECSA). El capital inicial era de dos milions de pessetes i la seu social estava ubicada al carrer Major 38, propietat d'un dels socis. [684]

Els socis fundadors foren Manuel Guerra Suárez, Jaume Angrill Guardià, Francesc Chacón Ruiz, Cristòfol Garcia Los i Lluís Bernete Rivera. La nova societat, constituïda a Vilanova i la Geltrú el 18 de juny de 1982, continuaria fabricant equips condicionadors d'aire per sistemes centralitzats. Fins el 2001 l'empresa tingué una Consell d'Administració constituït per deu persones.

El president Manuel Guerra feia alhora les funcions de gerent i de director comercial, participant també a l'àrea tècnica, El vicepresident Jaume Angrill col·laborava a la part comercial i es dedicava a aspectes financers i administratius. Els altres tres socis es centraren en l'activitat productiva. Garcia a la part de planxisteria i pintura, Chacón a l'electricitat i control de qualitat i Bernete a les cadenes de producció. Poc a poc anaren incorporant nou personal, redistribuint les funcions operatives. [685]

---

[683] Ib., pp. 99-100

[684] Bona part de la informació de HITECSA ha estat facilitada pel Sr. Jaume Angrill i Guardià, un dels seus impulsors.

[685] Puig Rovira (2003), p.30

En paral·lel a la creació de HITECSA, altres treballadors de GECLISA constituïren la societat cooperativa CLIMAGAR, impulsada per algunes forces sindicals, i que no tingué gaire recorregut.
Els mesos anteriors a la constitució de la nova societat, els seus impulsors havien avançat en aspectes tècnics com el disseny de nous aparells, la preparació de mètodes de treball o la negociació amb entitats bancàries, proveïdors o clients; amb relacions molt condicionades per l'anterior etapa GECLISA.
Per la seva part, HITECSA havia nascut sota els principis bàsics de: qualitat del producte, bon servei i atenció als clients i autofinançament. També tingueren una especial cura de la relació amb els proveïdors. Amb aquestes premisses, aviat recuperaren la confiança de molts dels clients de l'antiga GECLISA.
Inicialment, bona part de l'activitat era executada exclusivament pels cinc socis de l'empresa. Els mobles de planxa eren fabricats per un taller de planxisteria de la ciutat i pintats a Barberà del Vallès fins que, temps després, es van anar ampliant les instal·lacions incorporant a la producció els propis tallers de planxisteria i pintura, tancant així el cercle productiu del disseny, fabricació i distribució pròpies.
Els components bàsics, compressors frigorífics, intercanviadors de calor i altres, eren adquirits a distribuïdors. Posteriorment, les relacions de confiança permeteren poder adquirir aquells components estratègics i d'alt valor directament a proveïdors internacionals de França, Dinamarca, Alemanya, Itàlia o Estats Units. Als dos anys de funcionament aconseguiren un bon nivell d'autofinançament.
L'activitat manufacturera, muntatge i expedició, es duia a terme en una nau de lloguer situada a la zona dels Esbarjos. La part de gestió administrativa i comercial es realitzava al pis del carrer Major. Els cinc socis segmentaven i es distribuïen la feina diària. Poc a poc, els bons resultats permeteren anar incorporant maquinària bàsica i personal.
Calia més espai i el 1985 adquirien les antigues instal·lacions de CROLLS i GECLISA, uns 4.600 m^2 al costat de l'actual Ronda d'Europa, que foren presentades a subhasta judicial. Aleshores hi treballaven unes 15 persones.
L'adjudicació comptà amb el suport de la recent creada Promoció Industrial Vilanova, Societat Anònima Municipal (PIVSAM) i la col·laboració de Jaume Casanovas, aleshores alcalde de la ciutat, qui va posar màxim interès en que aquelles instal·lacions, abandonades, saquejades i en lamentable estat de conservació, esdevinguessin novament un centre de producció que crearia llocs de treball en un moment de incertesa i regressió. Així doncs, finalment, les instal·lacions foren adjudicades judicialment a HITECSA i a PIVSAM, per la quantitat de trenta milions de pessetes. A l'edifici d'oficines que fou de GECLISA s'hi ubicaren les oficines de la pròpia PIVSAM.

El 1989, i també acompanyats per l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, adquiriren en subhasta pública uns nous terrenys al carrer de la Masia d'en Torrents –actual zona de la Bòbila– que havien estat de l'empresa Salvamento y Demolición Naval. Allà s'hi trossejaven les grans peces seccionades del vaixells desballestats a les instal·lacions del port de la ciutat.

En aquests terrenys hi establiren una nova planta de muntatge inaugurada l'any 1995. A l'any 2002 s'hi establiren les oficines centrals, la seu social que fins aleshores era a la Ronda d'Europa.

A la darrera dècada del segle HITECSA ja s'havia convertit en una empresa de referència en el seu sector. Era un dels fabricants líders en el segment d'equips de climatització de mitjana i gran potència, centrats en la qualitat dels productes, l'eficiència energètica i el ràpid termini de lliurament del producte que, si s'esdevenia necessari, es feia en 24 hores.

El 1990 els socis adquiriren els actius de l'empresa CLIMAGAR, S.C.C.L., empresa cooperativa sorgida, com HITECSA, després de la fallida de GECLISA.

De la mateixa manera que aprofitaren el gran impuls de les infraestructures i la bonança econòmica prèvia a 1992, després van patir la profunda crisi post-olímpica. A meitat de la dècada ocupaven unes 120 persones.

El 1992 morí un dels socis fundadors, Lluís Bernete. El 1995 s'adquiria una nova gran parcel·la a la zona de la Masia d'en Frederic on aixecaren una nau de prop de 5.000 m^2. Aquella operació els permeté de incrementar els espais de producció i magatzematge.

Amb l'objectiu d'ampliar la gama de productes en el segment de l'alta potència frigorífica entraren en contacte amb un enginyer i un expert en la fabricació d'aquesta mena d'equips, provinents d'una altra empresa espanyola del sector. Arrel d'això, el 7 d'octubre de 1996 es constituïa davant un notari de Vilanova la nova societat NEWTEC CLIMA, S.A. , amb instal·lacions a Cabanillas del Campo, província de Guadalajara. L'accionariat estava format pels dos tècnics esmentats, a més dels socis de HITECSA. Eren entitats jurídiques diferents i, com a tal, es facturaven entre elles.

Aquella operació els permeté de produir equips més potents que els fabricats a Vilanova i la Geltrú i, alhora, millorar el servei als clients, als que ara podien oferir una gama de productes més àmplia i diversificada. Es centraren en la tipologia d'equips *Roof Top*, molt habitual als Estats Units. El ventall de productes i les seves variants superava les 400 versions.

Alhora, no únicament calia adaptar els productes a les necessitats del mercat, sinó també haver d'atendre i adaptar-se a les variades tipologies de instal·lacions que requerien els clients.

La ubicació d'aquella planta a Guadalajara obeïa, entre altres, a l'origen dels dos tècnics esmentats, i als menors costos logístics derivats d'expedir equips de grans dimensions a diferents indrets de la península amb un cost de transport molt elevat. L'accessibilitat radial, òbviament, reduïa el cost del transport.
Entre tots els centres de producció, tres a Vilanova i un a Cabanillas del Campo (Guadalajara), arribaren a ocupar al voltant de 300 treballadors.
La flexibilitat i adaptació a les exigències dels clients comportaren la fabricació d'equips pràcticament fets a la mida de les seves necessitats.
Entre la cartera de clients destacaven el grup d'empreses Inditex, moltes empreses del sector bancari: La Caixa, BBVA, Santander, Caixa del Penedès, Caixa de Barcelona ..., o la cadena d'establiments DIA, entre altres. Evidentment, comercialment els afavorí la llei de Caixes que permeté a aquestes entitats poder expandir-se arreu de l'Estat.
Aprofitaren l'expansió dels equips d'aire condicionat, domèstics i industrials, que s'incorporaven amb certa normalitat a les llars i, molt especialment, en locals de pública concurrència. Evidentment, es tractava de productes d'alta estacionalitat.
Després d'estiu i fins Nadal hi havia una considerable davallada de l'activitat.
Aquest extrem fou neutralitzat amb la fabricació d'equips mixtes que incorporaven el sistema bomba de calor per al hivern.
Les exportacions representaven el 15-16% de les vendes de les dues societats. Els mercats exteriors més habituals eren França, Regne Unit o Itàlia. També exportaren als països de l'est d'Europa, Rússia, nord d'Àfrica i àrea del Carib, i altres països americans com Brasil, Xile i altres. Es comptava amb disset delegacions comercials gestionades per comercials lliures a comissió i delegació pròpia a Madrid.
Sovint, les entitats financeres locals afirmaven que les empreses més importants de la ciutat pel seu sector eren HITECSA i Destil·leries MG, perquè ambdues societats treballaven amb oficines del territori. Les altres empreses industrials locals acostumaven a operar amb oficines d'entitats bancàries de Barcelona o altres indrets.
L'1 de gener de 1997 de l'empresa matriu HITECSA se n'escindiren dues noves empreses: Hitec Invest i Hitec Immobles, aquesta darrera per gestionar els bens immobles de que disposava la societat en compensació de deutes de clients. Tot i que els accionistes eren els mateixos, després de l'operació les dues empreses escindides no van mantenir cap vinculació amb la que fou la matriu,
El 2001 ocupaven uns 220 treballadors, 170 a les plantes de Vilanova i la Geltrú i 50 a Guadalajara.
Després de moltes converses i negociacions el 19 de desembre de 2001 Hitecsa i Newtec Clima foren adquirides per la companyia britànica de capital risc 3i

mitjançant diversos fons d'inversió. La nova societat resultant fou Hitecsa Aire Acondicionado, S.L.
L'operació –que inicialment s'havia contemplat com una *joint-venture*– es va concretar en 86,5 milions d'euros. Els antics fundadors de HITECSA s'hi mantingueren com a socis i formant part del Consell d'Administració. La modificació de l'estructura accionarial i gerencial va comportar la pèrdua del control local de l'empresa.
Temps després, la societat entrava en concurs de creditors i, finalment, el 2012 era adquirida per PHI International, una altra empresa de capital risc –fons d'inversió dedicat a sanejar companyies amb dificultats tècniques o de gestió–que es va limitar a adquirir la unitat productiva per continuar fabricant equips sota la marca HITECSA. Així mateix, el 2007 s'iniciaven els cursos de formació de l'escola HITECSA.
El juliol 2014 s'ampliava capacitat productiva i gama de productes amb la compra de Adisa, des de 1961 líder en la fabricació de calderes de gas d'alt rendiment i equips autònoms *Roof Top* de producció de calor.
La nova raó Hiplus Aire Acondicionado integrava les marques Hitecsa i Adisa.
A part de la fàbrica i seu central de Vilanova i la Geltrú amb 10.000 m2, on es produeixen equips *Roof top*, equips autònoms, refredadores i altres; actualment, també es disposa d'una altra fàbrica a Arenys de Mar amb 10.000 m2 –adquirida el juliol de 2014– on s'hi fabriquen sistemes de calefacció d'alt rendiment. [686]
Les dues plantes permetien completar l'orientació global en matèria de climatització.
El 2017 Hitecsa inaugurava una nova planta de producció a Vilafranca del Penedès. El centre es convertiria en una referent de producció i R+D en aerotermia. Finalment, el 2021–nou anys després de la seva adquisició– l'empresa PHI Industrial venia el 100% de HIPLUS a BAXI, companyia de climatització amb lideratge a Espanya i Portugal integrada en el grup BDR Thermea.
Malgrat tot, les fàbriques de HITECSA continuarien treballant sota aquesta denominació i marca durant un temps.

30.7 KUKA

L'actual filial vilanovina KUKA Robots Ibérica, S.A. té l'origen en Kuka Roboter GmbH, empresa fundada el 1898 a la ciutat alemanya d'Augsburg.
Inicialment, l'empresa creada per Johann Josef Keller i Jakob Knappich es dedicava a la fabricació de làmpades per interior i exterior.
El 1905 inventaren un mètode de soldadura autògena que els permeté desenvolupar

[686] http://www.hitecsa.com/presentacion-fabricante-equipos

diverses solucions de soldadura industrial. El 1936 fabricaren la primera pistola elèctrica de soldadura per punts.
Als anys vint ja utilitzaven el nom de KUKA, inicials de Keller und Knappich Augsburg. Entre els anys cinquanta i setanta desenvoluparen diversos projectes a partir de la seva experiència en el camp de la soldadura industrial, fins que el 1971 KUKA construïa per Daimler-Benz la primera línia de transferència de soldadura d'Europa amb robots.
El 1970 KUKA GmbH es fusionava amb el grup IWKA AG de Karlsruhe, especialitzats en maquinària i enginyeria de planta.
A partir d'aquell moment es dedicaren a les aplicacions robotitzades, esdevenint el primer fabricant alemany del sector.
S'establiren a l'Estat espanyol a partir de 1973. Inicialment muntaren oficina tècnica a Sitges i, posteriorment, a Vilanova i la Geltrú hi situaren el 1992 el centre logístic i la planta de premuntatge. Un dels principals clients era Ford.
KUKA ja era en aquell moment un referent de la robòtica industrial i primer fabricant mundial.
Les instal·lacions de KUKA Sistemas de Automatización, S.A. s'establiren al Polígon Industrial Pastera, al costat de la fàbrica Cavigel de Pirelli. La planta vilanovina pertany a la divisió d'instal·lacions de l'empresa matriu, dedicada a la comercialització i aplicacions de robòtica industrial i projectes per automatització de processos industrials, especialment orientats a la indústria de l'automòbil i indústries auxiliars. Una part important dels equips anaven destinats a les plantes de muntatge de Seat, Ford, Renault o Citroën.
KUKA es convertiria en empresa global i actualment és un dels líders mundials en solucions d'automatització.
El 2019 la multinacional alemanya -tot i que el principal accionista era xinés- invertia prop de 600.000 Eur per crear un nou centre tecnològic a les instal·lacions que disposava a Vilanova i la Geltrú. Des de la ciutat es desenvoluparien solucions robòtiques pioneres per a sectors com l'automoció, la siderúrgia, l'alimentació, l'arquitectura o el sector tèxtil, a més de tenir cura del mercat espanyol, portuguès i llatinoamericà. El nou *Tech-Center* permetria disposar d'espais destinats a la investigació i al manteniment i reparació de robots. La seu vilanovina acollia uns trenta treballadors.

30.8 MAGO

Manufacturas Mago, S.L. iniciaren la seva activitat a Barcelona. El negoci havia estat fundat per Miquel Martínez-Cantullera i el seu germà Francesc l'any 1947. Es

dedicaren a la fabricació de components de cautxú per maquinària i automoció, especialment suports antivibració –*silent-blocks*–, topalls, estores, i altres accessoris, amb una important activitat exportadora. Treballaven per a marques com Seat, Renault o Ford.
El 1955 entrava en el negoci Sergi Navarro i Millet (1936-2018), gendre de Miquel Martínez-Cantullera, qui esdevindria amb el temps gerent de l'empresa.
El 1972 traslladaven les instal·lacions a Vilanova i la Geltrú, ocupant un espai a tocar de Griffi i la Masia d'en Barreras. El centre productiu ocuparia una superfície de 20.000 m2, amb la planta de producció, els tallers mecànics i de motlles, els magatzems i les oficines.
La producció de l'empresa es va reorientar cap a productes prefabricats de formigó que els permeté d'entrar en el sector de la jardineria i mobiliari urbà per parcs, jardins o zones verdes. Amb una acurada tècnica de prefabricats de formigó, elaboraven jardineres, bancs, papereres, taules, fonts o pilones pel mobiliari urbà, alhora que treballaven amb tècnics i dissenyadors de prestigi que afegien valor als seus productes. Els seus principals clients eren ajuntaments d'arreu del país i garden centers francesos. Els anys vuitanta i noranta suposen una etapa expansiva i d'exportació a França i altres països europeus. Les vendes a l'exterior suposaren fins el 70% de la seva producció. L'empresa adoptà la denominació de MAGO:URBAN.
Aquests elements de mobiliari urbà elaborats en formigó arquitectònic es convertí en l'activitat principal a partir dels anys noranta. La singular línia de productes els permeté establir relacions comercials amb molts ajuntaments del país. Avui, els productes de MAGO es troben escampats per carrers i zones verdes de molts països. Amb el nou segle l'empresa fou venuda canvià la titularitat que fins aleshores ostentaven els fills de Sergi Navarro. Sergi Navarro fou un dels fundadors i vicepresident de l'Associació d'Empresaris del Garraf (ADEG).

30.9 Megadyne Rubber

El 1968 Pirelli havia muntat una nova fàbrica a la zona de La Plana, que es coneixeria per aquest mateix nom. Pirelli hi traslladaria les línies de productes diversificats: corretges de transmissió, mànegues de pressió, paviment de goma o bosses d'aigua calenta; deixant el nucli de la producció de cables elèctrics aïllats a la històrica planta de baixamar.
El 1984 la factoria de Pirelli-La Plana adquiria personalitat jurídica pròpia i es convertia en Productos Industriales del Caucho, S.A. (PICSA), separada de Cables Pirelli, S.A. Aleshores, la planta ocupava uns 400 treballadors.
El 1992 la multinacional italiana Pirelli es desprenia de la seva divisió de productes

diversificats, centrant el negoci en els cables elèctrics aïllats i els pneumàtics. Era la resultant d'un pla de sanejament després d'haver intentat prendre el control del fabricant alemany de pneumàtics Continental. Pirelli abandonaria en el seu propòsit després d'haver d'assumir un cost equivalent de 30.000 milions de pessetes en un moment de crisi econòmica i pèrdues al compte de resultats. A Catalunya aquella decisió suposaria la venda per part de Pirelli de la fàbrica vilanovina de La Plana –Productos Industriales del Caucho, S.A. (PICSA)– i la factoria Moltex de Cornellà de Llobregat.

El 1993 les instal·lacions de La Plana serien adquirides per l'empresa nord-americana Dayco, P.T.I., fabricant de corretges de transmissió. Dayco havia estat creada el 1905 a Dayton (Ohio-EE.UU.) amb la finalitat de fabricar pneumàtics d'automòbil, activitat que diversificaria posteriorment.

Als anys noranta adquirí diverses empreses europees, entre elles la planta de Vilanova i la Geltrú, on continuaria dedicant-se al disseny, fabricació i comercialització de corretges de transmissió per a usos industrials.

El 1997 la planta vilanovina ocupava 327 treballadors dedicats a productes d'alt valor que eren exportats a Itàlia, França, Regne Unit o Alemanya.

L'any 2001 Dayco traspassaria les dues plantes de corretges de transmissió al grup empresarial Carlisle Inc. de Syracuse (New York-EE.UU.). Carlisle havia estat fundada el 1917 per dedicar-se a la fabricació de pneumàtics de cautxú.

La fàbrica operaria a partir d'aquell moment –i durant molt poc temps– com a Carlisle Power Transmission, S.A. El 2002 ocupava 303 treballadors.

El febrer de 2003 la planta vilanovina seria adquirida per la corporació italiana Megadyne. L'empresa italiana Megadyne Rubber, S.A. havia iniciat la seva activitat el 1957 com a fabricant de corretges planes de transmissió en cautxú. Als anys vuitanta elaboraven corretges en poliuretà, de manera que als noranta es convertiren en l'empresa líder del mercat italià en corretges de transmissió de poliuretà. A partir d'aquell moment vingué l'expansió amb diverses adquisicions internacionals.

Iniciat el segle XXI adquirien la planta de corretges de cautxú de Vilanova i la Geltrú que havia estat de Pirelli i Dayco.

Poc a poc el Grup Megadyne ha desenvolupat corretges i sistemes de transmissió que poden ser utilitzats en molts sectors industrials, corretges síncrones dentades de poliuretà i cautxú, corretges planes, cintes transportadores, corretges trapezoïdals i altres amb mecanitzats i recobriments especials.

30.10 Monocrom

Monocrom s'ha especialitzat en el disseny i fabricació de dispositius làser d'alta qualitat i components electrònics làser per aplicacions industrials i aplicacions en el sector de la defensa i aeroespacial.
Produeix làsers de díode de baixa i alta potència, làsers d'estat sòlid bombardejat per díode i electrònica aplicada al làser per a diversos sectors, exportant a l'Estat espanyol, Europa i la Índia. El díode és un dispositiu electrònic amb dos elèctrodes (ànode i càtode) que és conductor únicament en un sentit.
El 1993 la col·laboració de dues empreses locals, REMSA i MONOKROM, permeté el desenvolupament d'un punter làser per a la pràctica del golf. Es veneren i comercialitzaren milers de unitats als Estats Units. Naixia l'empresa Monocrom dedicada a aplicacions làser.
Dos anys després desenvoluparia un detector de falles de fibra òptica per l'empresa Telefónica.
El 1997 treballaven en dispositius làser aplicats en vehicles robotitzats, per la mesura a distància, per exemple, de la radioactivitat en centrals nuclears.
El 1999 desenvoluparen un sistema de díodes sense soldadura –el *clamping*– , tecnologia aplicada exclusivament als làsers fabricats per l'empresa i que era un sistema patentat.
Als primers anys del segle XXI l'empresa desenvoluparia nous productes, com el làser d'estat sòlid, alhora que obtenen alguns reconeixements internacionals. El 2003 es patentava la tecnologia de díodes làser en peces refrigerades sense soldadura. Aquesta tècnica permetia un millor com portament dels díodes, alhora que els atorgava un avantatge competitiu en el mercat.
El 2004 obren noves instal·lacions a Vilanova i la Geltrú, prop de les antigues. Un any després iniciaren la seva col·laboració amb el projecte ExoMars 2020 de l'Agència Espacial Europea, aportant alguns dels seus components d'alta exigència científica.
En anys següents avancen en aplicacions làser per oftalmològica i cirurgia ocular. Després d'un important creixement empresarial, el 2015 estableixen noves oficines comercials i de servei al client prop de la planta de fabricació.
Les instal·lacions estan dotades de *clean rooms* (àrees netes) per la fabricació dels díodes i altres components, laboratoris químic, òptic i electrònic; i una zona de maquinària.
En els darrers anys han continuat especialitzant-se en la fabricació de díodes làser d'alta potència, *pumping heads*, làsers d'estat sòlid, díodes làser de baixa potència i components d'electrònica làser en general.
Monocrom realitza tots els processos de mecanització i tractament. Altres productes d'alta innovació foren el làser en estat sòlid a molta alta energia que treballa a gran

velocitat, o bé dispositius de depilació làser. Productes que s'han extés al mercat espanyol, Itàlia, Israel o la Índia, competint amb sis altres empreses focalitzades en aquests sectors.

Son membres i/o col·laboradors d'organismes com SECPhO (Southern European Cluster in Photonics and Optics), de la Plataforma Tecnológica Española de Fotónica, de l'Institut de Ciències Fotòniques o de l'EPIC (European Photonics Industry Consortium).

Monocrom ha esdevingut el paradigma d'un nou model d'activitat industrial, intensiva en coneixement i poc extensiva en mà d'obra i instal·lacions. Disposa d'una plantilla multidisciplinar multicultural.

El disseny, la tecnologia, una alta capacitat d'adaptació i una estructura lleugera i flexible son alguns dels ingredients que han acomboiat la consolidació d'aquesta empresa.

No creiem que sigui molt agosarat afirmar que aquest nou model industrial és el que indicarà el camí a seguir en el futur més immediat.

31. Una nova metamorfosi: de PIVSAM a l'actualitat

En aquest llarg camí hem vist com la indústria de Vilanova i la Geltrú ha anat simultaniejant moments d'expansió amb moments d'encongiment, a voltes per dinàmiques internes i altres condicionats per conjuntures externes.

El sector industrial havia viscut situacions ben diverses a les que de millor o pitjor manera s'havia anat adaptant. D'unes fàbriques cotoneres que es feien la competència entre elles mateixes i que, alhora, depenien de mercats febles i inestables, o bé es veien mancades del cotó; de la pèrdua progressiva del control de les empreses, amb centre de decisió cada cop més allunyats de la ciutat; del canvi de paradigma que va suposar el declivi del sector tèxtil i l'expansió de la indústria metal·lúrgica; o de veure com lenta però progressivament el pes de la indústria en termes d'ocupació de mà d'obra anava disminuint en benefici del sector serveis.

Aquests i molts altres factors van estar gravitant, ara més, ara menys, sobre la indústria vilanovina al llarg de cent cinquanta anys.

Acceptant que encara avui Vilanova i la Geltrú disposa de centres industrials de primera magnitud i, deixant molt clar, que el sector en cap cas ha mort; si és ben cert que en determinat moment es produeix un punt de inflexió determinant.

Podríem precisar sobre la idoneïtat d'un o altre moment per fixar el canvi de tendència, però creiem que el 1985 és una data adequada per poder situar un abans i un després.

A la dècada dels setanta i inicis dels vuitanta es produeixen diversos fenòmens simptomàtics. D'una banda desapareixen moltes empreses, especialment petites i mitjanes, vinculades al sector tèxtil o metal·lúrgic; Madofa, Maitex, Marquès, Peyton, Belcor, Brocato, Suministros Agropecuarios i altres. En consonància, i fruit dels plans de viabilitat d'algunes empreses de dimensions considerables com IMSA o Pirelli, els acomiadaments es multipliquen i es compten per centenars.

Alhora, hi havia un efecte paral·lel que, malauradament, desembocava en el mateix punt, com fou el desplaçament d'empreses del centre de la ciutat cap a les rodalies amb voluntat de preservar l'existència. Dos casos emblemàtics foren els de Brocato i Marquès.

El sector industrial estava tocat. Les fàbriques tèxtils es deslocalitzaven cercant la supervivència en països amb un cost més baix de mà d'obra i el sector metal·lúrgic feia aigües ofegat per la sobre dimensió i la baixa eficiència.

El 1984 el govern de l'Estat iniciava el procés d'allò que es va conèixer com la reconversió industrial. El 1 d'octubre d'aquell any l'Ajuntament de al ciutat prenia l'acord de sol·licitar la declaració de Zona de Urgente Reindustrialización (ZUR),

una demanda que seria denegada en funció dels nivells d'atur registrats –prop del 30% de la població activa– i sota la premissa, sempre poc convincent, de que hi havia comarques més deteriorades.

El 27 de desembre de 1984 l'alcalde la ciutat Jaume Casanovas adreçava una carta al Conseller d'Indústria i Energia de la Generalitat de Catalunya Joan Hortalà on insistia en la necessitat d'atraure inversions en una ciutat "de base eminentment industrial, però sense industrials". En paraules del mateix alcalde: "la burgesia havia desaparegut feia anys, per tant no hi havia cultura d'emprenedoria, cultura empresarial no gerencial [...] Ja no hi havia tradició industrial, perquè no s'havia heretat, s'havia perdut". [687]

Certament, ja fa molts anys que a nivell de mitjana i gran empresa industrial la ciutat ha tingut més bons gestors que emprenedors.

En aquella situació difícil, i conscient que calia prendre mesures per preservar i captar noves activitats industrials, calia fer alguna cosa. El 1985 l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú creava l'empresa municipal Promoció Industrial Vilanova Societat Anònima Municipal (PIVSAM) que havia de ser un instrument per a la promoció de la ciutat.

El 1985 l'atur a la ciutat s'enfilava al 28,05% de la població activa. D'ençà el 1981 pràcticament s'havia doblat l'índex del 14,3%. [688]

Calia explorar les possibilitats del govern municipal en el camp de la promoció industrial i per vehicular programes socioeconòmics de lluita contra la crisi i l´atur amb l'objectiu de la reactivació econòmica i la promoció de *l´oferta Vilanova*.

Per aconseguir-ho faria valdre els actius que la ciutat oferia: sòl i sostre industrial disponible, tradició industrial, ciutat portuària, la Universitat Politècnica de Catalunya o una bona connexió a la xarxa europea d'autopistes. La Societat oferia col·laboració, informació , assessorament per a l´obtenció de crèdits, ajuts o subvencions i el foment de la relació entre indústria i universitat.

En el període 1985-1987 iniciava les seves funcions la Comissió Municipal de l´Atur de Vilanova i la Geltrú, dins la Comissió de Foment i Treball de l'Ajuntament. La deslocalització d´algunes activitats, la crisi de mercats, l´elevat preu dels combustibles , la fallida d´algunes empreses o les dificultats d´adaptació , coincidiren amb alguns factors de caràcter estructural no sempre favorables a la conciliació entre els interessos dels uns i les solucions aportades pels altres. Factors com el derivats de l´existència majoritària de capitals forans o –en altres casos– la falta d´un lideratge empresarial autòcton amb prou capacitat decisòria, podia dificultar el diàleg en les negociacions col·lectives .

Malgrat tot, les especials característiques de la indústria vilanovina amb un alt grau

[687] Izquierdo (2017), pp.142, 146
[688] Guillamont-Santiago (1990), p.16

d'endogàmia de la mà d´obra i tradicionalment aïllada de les macroconcentracions industrials com el Baix Llobregat, el Barcelonès o el Vallès; han propiciat històricament un clima laboral més pacífic, favorable i conciliador.
Així, doncs, el 12 d´abril de 1985 es creava Vilanova Industrial, S.A. (PIVSAM) amb el propòsit de dinamitzar les polítiques municipals orientades a la promoció industrial de la ciutat.
Poc a poc s´anirien concretant els objectius. Caldria donar suport als projectes municipals pel desenvolupament de programes socioeconòmics de lluita contra l´atur, la reactivació econòmica de la ciutat i la cerca i oferiment d´ informació i assessorament a les empreses.
Una opció i un repte que es plantejava des de l´Ajuntament de la ciutat, tot fent ús dels recursos propis de desenvolupament que poden generar les administracions municipals, tal com van indicaven els economistes Jordi Gual i Anna Ricart : "Un dels pocs elements de política econòmica en que es pot actuar en àmbits municipal o comarcal son les mesures per afectar als factors que determinen la localització de l´activitat industrial". De les diferents posicions que puguin adoptar els governs locals ,se´n poden despendre polítiques restrictives, permissives o estimuladores de la instal·lació d´indústries o ampliació de les existents. Al servei d´aquests polítiques hi poden actuar eines diverses com: desgravacions, eliminació de traves burocràtiques, facilitat d´accés al sòl i sostre industrial, serveis addicionals …
En aquella conjuntura, Vilanova i la Geltrú tenia una prioritat del tot urgent: disposar d´oferta de sòl industrial dins el seu terme municipal.
Però res seria senzill. El canvi substancial de model que s'estava imposant i la implacable dinàmica de destrucció d'empreses i llocs de treball, van generar, sobretot, una profunda desorientació en relació a l´escenari econòmic cap el que calia avançar. Aquell era un canvi estructural, profund, més enllà de les crisis cícliques i recurrents que havien impactat sobre l'economia de Vilanova i la Geltrú i del país.
Quan encara no ens havíem recuperat plenament d´aquell canvi de rumb i cercàvem nous referents de desenvolupament, abans de finir la primera dècada del segle XXI va arribar una nova crisi econòmica i financera de marcat caràcter global. I hem tornat a parlar de canvi de model.
En aquest darrer mapa d´operacions el sector de la construcció va jugar un paper essencial i, si se'm permet, pervers. Va ser un motor de dinamització inqüestionable , però alhora, emmascarava alguns dels dèficits reals i, sobretot, no permetia de veure que els fonaments de l´estructura s´assentaven, sovint, sobre bases poc sòlides i de curt recorregut. Contra això i contra l'economia especulativa, moltes veus han reclamat el retorn a la indústria.
Però, què havia passat realment a Vilanova i la Geltrú en aquest període d'entre

crisis? Havien passat moltes coses, però n'hi ha una que crida especialment l'atenció.
Dels 44.000 habitants de la Vilanova de 1985 s´arribava als 66.000 habitants de 2010. Un increment del 50% que, en contra del que podria semblar , no té una progressió lineal al llarg de tota l´etapa.
Ens trobem , doncs, en un dels períodes de creixement més accentuats de la història de la ciutat. Models d´expansió demogràfica d'alt impacte que –com s'havia vist en altres èpoques– podien anar associats a dificultats d´adaptació o d´ordenació i racionalització urbanística.
Entre 1950 i 1970 el creixement de la ciutat havia superat el 80% en nombre d´habitants. Hi havia, entre molts altres factors, un element consubstancial i afavoridor d'aquest creixement de població que era la millora de les infraestructures comunicatives.
Al marge del secular transport marítim que va permetre el desenvolupament comercial, o la línia ferroviària amb Barcelona que va ajudar a establir i consolidar algunes empreses, cal ser conscient que els principals punts d´activitat econòmica del país es desplegaven de nord a sud tot resseguint l´autopista AP-7 entre les àrees periurbanes de Girona i de Tarragona.
L´eix comunicatiu coincidia amb l´eix d´activitat econòmica, tal com havia estat des que els romans construïren la Via Augusta. Vilanova i la Geltrú quedava lleugerament desplaçada de les zones de desenvolupament industrial com la regió metropolitana, les comarques del Vallès, el Penedès o l´àrea de Tarragona-Reus.
Així doncs, els nous eixos comunicatius planificats al nord de la Serralada Litoral o la pressió dels peatges als vials de nova generació van continuar llastrant una part de les potencialitats de l´economia local.
El 9 d´agost de 1985 s´inaugurava la nova variant de la carretera C-246 entre Sitges i Vilanova i la Geltrú atenuant la congestió de trànsit per l´interior de la ciutat. El 1992 s´inaugurava el tram de la nova autopista Pau Casals , la C-32, entre Castelldefels i Sitges, els coneguts Túnels del Garraf. Anys després arribaria fins el Vendrell. De manera semblant es va millorar la carretera de Vilafranca del Penedès que comunicava la ciutat amb el rerepaís de la Catalunya interior i que després es potenciaria amb l'estrena de Eix Diagonal –la carretera C-15– que comunicaria de forma ràpida Vilanova i la Geltrú amb Vilafranca del Penedès, Igualada i Manresa.
En paral·lel , les comunicacions ferroviàries han anat millorant en infraestructures, equipaments i freqüències de pas; malgrat els recurrents problemes de qualitat del servei .
L´any 2001 s´aprovava el Pla General de Ordenació Urbanística (PGOU) que apostava, d´acord amb els nous temps, per un urbanisme racional, sostenible i

compacte. Veiem, doncs, el canvi de paradigma en que s'ha submergit la ciutat en els darrers anys. Una reducció del sector industrial en termes de mà d'obra ocupada a favor del sector serveis, i un creixement de població que ha anat acompanyat de millores en infraestructures comunicatives.

Vilanova i la Geltrú ha deixat de ser una ciutat –només– industrial per a convertir-se en un model més heterogeni i eclèctic.

La ciutat disposava d´una –a priori– atractiva diversificació de recursos per fer front a les adversitats: comunicacions, indústria, serveis, turisme familiar, sector pesquer, Universitat, patrimoni cultural i festiu, clima i platges , possibilitats d´habitatge … Un seguit d´actius que combinats adequadament en funció del moment han permès de mantenir intactes les possibilitats d´aquest territori. Valors que poden presentar-se en forma d´oportunitat, però, que en una altra conjuntura també podrien esdevenir riscos.

Sense una activitat econòmica sòlida, sense una oferta de treball equilibrada i sense capacitat per atraure i/o retenir el capital humà més qualificat, podria derivar a curt termini cap a opcions menys desitjables, com la d´esdevenir una ciutat dormitori.

Una ciutat on s'hi pugui passejar, però no s'hi pugui treballar. Les opcions laborals i la proximitat de la regió metropolitana de Barcelona poden jugar en aquesta direcció si no es fan accions en la direcció correcta: reforçar elements estructurals i identitaris, eines formatives potents, sòl i sostre industrial disponible per captar noves activitats, serveis complementaris de qualitat, captar talent emprenedor …

A nivell formatiu, l'oferta que ofereixen els estudis de l'Escola Superior d'Enginyeria de Vilanova i la Geltrú adscrita a la Universitat Politècnica de Catalunya, es poden complementar amb la recerca i el desenvolupament tecnològic al servei de les empreses que ofereix el Centre Tecnològic de la mateixa institució. Aquest Centre de referència ha especialitzat algunes àrees de coneixement com el Laboratori de Metrologia o el Centre de Disseny d'Aliatges Lleugers i Tractament de Superfícies (CDAL).

Les diferents modalitats de cicles formatius o el Centre de Formació Ocupacional de La Paperera, convertit en Institut Municipal d´Educació i Treball (IMET-CFO) són altres exponents d´aquesta vocació formativa. Així, doncs, cal posar en valor els potencials de la ciutat –que no són d´ara– com la tradició industrial, els ensenyaments tècnics , el sector serveis i un patrimoni cultural que ha esdevingut un innegable element de dinamització i promoció econòmica.

La poca disponibilitat de sòl industrial ha estat un factor recurrent que ha minvat la competitivitat de la ciutat respecte altres competidores.

Calien polítiques eficients de gestió del sòl, fos en els àmbits local, supramunicipal o comarcal. La manca de coordinació i sinergies podria atribuir-se a la inexistència

d´un sector potent d´interès comú –un clúster– que permetés la integració d'esforços.

La íntima convivència de sòl agrari, industrial i residencial en superfícies sovint reduïdes ha dificultat les polítiques de gestió del territori. En el darrer quart del segle XX Vilanova i la Geltrú, a semblança d´altres ciutats de tradició industrial, ha anat desocupant grans superfícies del nucli urbà on s´hi assentaven plantes fabrils –en molts casos originàries del segle XIX– generant una disponibilitat d´espai urbà que , més enllà d´una simple substitució d´activitat o requalificació , ha suposat nous planejaments urbanístics d´ordre estratègic.

L'alliberament de grans masses de sòl urbà ha permès disponibilitat residencial, espais públics i una permeabilitat altament positiva per l´articulació i la modernitat de la ciutat.

Espais que han permès madurar noves centralitats. En el millor dels casos, part d´aquestes plantes industrials s´han traslladat a espais perifèrics de caràcter agrari o espais erms. Ho hem dit anteriorment. Indústries com Fisa, Pirelli, Brocato o Marquès sortiren als afores de la ciutat. Altres com Font Vilaseca ja no tindrien aquesta oportunitat.

L´ocupació de la població activa en el sector industrial ha passat del 44% el 1978 a un 20% l´any 2010. Una pèrdua de pes inexorable i contundent que situa el sector en les valors més modestos de la història recent.

Una davallada que, malgrat la contundència inapel·lable, exigiria alguns matisos. A semblança del que ha succeït a la resta del país i el món industrial occidental, una part del gruix del sector s´ha perdut pels efectes de la competitivitat i la deslocalització deguts fonamentalment a la pressió sobre el cost de la mà d´obra. Però també caldria valorar els efectes derivats de l´externalització de serveis –en altre moment adscrits al sector industrial– i que, actualment, i sota l´epígraf de *nova indústria* han passat a alimentar el sector terciari.

Es tracta d´un subsector en creixement que recull bona part d´aquelles activitats que la indústria tradicional ha anat derivant en els darrers anys cap a empreses especialitzades. Es tracta, en qualsevol cas, d'activitats de suport i complementàries, del tot necessàries per l´adequat funcionament de la funció principal.

Pel principi d´especialització les empreses s´han focalitzat en el cor del seu negoci, on es concentra el coneixement o *know-how* i, per deducció, el seu valor afegit; centrifugant altres activitats perifèriques. Sovint són facetes que van més enllà de l´activitat física de transformació o manufacturera. Serveis lligats a la producció que s´afegeixen a la cadena de valor resultant. En aquest sentit, en són paradigmàtiques activitats com la logística, la neteja, la vigilància, enginyeries, assessories, consultories, informàtica TIC....

Un conjunt de funcions que la nova terminologia empresarial ha designat com a nova indústria o economia servoindustrial. Una primera derivada d´aquest fenomen ha estat la proliferació de petites empreses dedicades a aquestes funcionalitats – noves en molts casos– i que s´orienten a les empreses més grans, industrials i de serveis, però també a les administracions públiques.

En declaracions al mitjà *L'econòmic* de 6 d'abril de 2013 l'economista i polític Joan Trullén indicava que l'activitat manufacturera de Catalunya es valorava en el 18-19%, però que el perímetre de tota l'activitat lligada directa o indirectament a la indústria assolia el 45%.

En tot cas, cal no oblidar que, malgrat els riscos i les febleses, avui Vilanova i la Geltrú disposa encara d'algunes manifestacions industrials ben significatives. Certament, la concentració de la mà d´obra industrial en un nombre reduït d´empreses de mida gran representa un risc que caldria valorar. Igualment, seria convenient la diversificació sectorial i de mercat emparant-se en el principi de no posar mai els ous en una mateixa cistella. Al costat d´unes poques empreses de gran volum, ens trobem un extens mosaic de petita empresa que, per la seva poca massa crítica, també esdevé un factor molt vulnerable. En aquest sentit, seria molt recomanable potenciar el segment de les empreses de dimensió mitjana.

La globalització econòmica ha aportat innegables oportunitats en quan a la dimensió dels mercats, a la mobilitat laboral, a compartir estàndards de qualitat o activar la transferència de tecnologia. Però també hi ha factors que ens fan o ens poden fer més vulnerables: la crisi de mercats, l´encariment de les matèries primeres , la falta de competitivitat o la llunyania dels poders de decisió. En aquesta línia cal apostar per un teixit fort d´empreses de mida mitjana que consolidi i apuntali l´actual mosaic format per una minoria de grans societats –sovint transnacionals– que conviuen amb una extens magma d'empreses de mida petita.

I aquí es on ens caldrà vindicar la capacitat i el talent emprenedor de la nostra gent. Aquest es un factor controvertit –que no entrarem a valorar aquí –, però que sovint ha estat qüestionat pels propis vilanovins. Sovint, s'acusava les empreses grans i de perfil paternalista d'ofegar l'esperit emprenedor. Era preferible entrar en empreses "segures" com Pirelli, Marquès o FISA, que no pas arriscar-se en aventures incertes d'emprenedoria.

El *postpirellisme*, aplicat a la totalitat del sector econòmic de Vilanova i la Geltrú, va posar al descobert moltes febleses i alguns pecats capitals. Aquell concepte implicava abandonar la confortabilitat i la garantia de treballar en una empresa "per a tota la vida". Calia un esforç d´adaptació i resistència que va posar a prova des de l'empresa més gran fins a la botiga més petita. Res era per sempre: ni els productes, ni els clients, ni les maneres de treballar. Els que van entendre-ho a

temps, encara hi són.
En el terreny industrial l'Escola d'Enginyeria ha jugat un paper fonamental en la formació de nous talents i professionals. És responsabilitat de la ciutat i del seu teixit empresarial el ser capaços de retenir una part important d´aquest actius.
Vilanova i la Geltrú no disposa com a ciutat d´una idea forta irrenunciable , ni de cap atractiu irrefutable , ni de condicions naturals definitives, ni tant sols disposa del magnetisme d´altres realitats pròximes. L´actiu més determinant de la ciutat és l´integral de totes les seves realitats i possibilitats .
El patrimoni cultural, la indústria i el comerç, el sector pesquer, les platges, els restaurants de qualitat, la Universitat, l´oferta lúdica-festiva , el port, l´entorn natural , i tants altres factors d´èxit reconeguts, formen el mosaic indispensable perquè l´oferta "Vilanova" sigui atractiva. Sempre amb criteris d´eficiència i qualitat .
L'aposta per noves activitats o sectors emergents s´ha de fer en estreta convivència amb les activitats més tradicionals. Un plantejament amb la transversalitat suficient perquè tots els sectors implicats : vella i nova indústria, serveis, construcció, cultura, etc. actuïn com a veritables vasos comunicants en funció del moment i de les circumstàncies. Es tracta, en definitiva, d´articular solucions de futur a partir dels actius "possibles" per sobre d'allò que en podríem dir els actius "desitjables".
Posar en valor els actius existents ,un adequat equilibri sectorial i fer-se atractius al talent emprenedor, són alguns dels factors principals que haurien de guiar la promoció de la ciutat. Lluny d´exercicis de bona voluntat i millors intencions, aquest és un repte que exigirà importants quotes de versatilitat i professionalitat. Com s´ha dit, ens movem en un marc geogràfic local i global en constant competència.
L´escenari actual presenta, però, dues consideracions que conviden a la reflexió. Com ja hem comentat, el teixit industrial actual mostra un elevat nivell de concentració. Unes poques empreses aglutinen un alt percentatge de l´ocupació del sector. D'altra banda, bona part d´aquesta força de treball està orientada a un mercat molt específic com l´automoció. Un sector que presenta grans oportunitats, però alhora, resta molt exposat a fenòmens com la deslocalització. L´altre factor – també indicat anteriorment– ens mostra una fotografia on gairebé sempre hi apareixen els mateixos protagonistes , potser amb diferents raons socials, però orientades a les activitats "de tota la vida". Així, doncs, és una tipologia industrial que presenta poca evolució. Si bé es cert que, cal fer un aclariment, les noves activitats industrials de serveis, res tenen a veure amb les grans empreses manufactureres , tèxtils o metal·lúrgiques d´altres èpoques. Afortunadament, avui moltes d'elles ja exemplifiquen aquest nou sector poc intensiu en ma d´obra , però

extensiu en aportació de valor i de coneixement.
Certament, Vilanova i la Geltrú ha seguit una progressiva terciarització semblant a la majoria d'economies occidentals. En sentit positiu els recents repunts de la indústria catalana estan estretament vinculats al increment de les exportacions i, per tant, a la internacionalització del sector.
S'han produït alguns moviments de relocalització d'empreses que havien marxat, en descobrir que els centres de disseny i decisió no poden estar molts allunyats dels centres de producció.
D'altra banda, el preu del petroli i els costos logístics dificulten produir lluny dels mercats.
En encetar el segle XXI es torna a parlar del retorn de la indústria.
A cavall del canvi de segle l´escenari de la indústria local ha canviat profundament. L´activitat industrial s´ha concentrat en poques empreses, moltes d´elles hereves d´altres amb llarg recorregut. Avui, Prysmian Cables y Sistemas continua l´activitat iniciada per Pirelli, Mahle és l´hereva de la històrica FISA, a semblança de Componentes respecte IMSA. El mateix es podria dir de Dayco o Megadyne en relació a Pirelli–La Plana (PICSA).
Fins i tot una de les primeres empreses comercials en facturació com Venta Catalogo ocupa físicament el que van ser les darreres instal·lacions d´una històrica com Indústries Marquès.
En aquest sentit, l´evolució industrial de la nostra ciutat guarda grans paral·lelismes amb el que s´han viscut a la resta del país.
Els Tallers Centrals de reparacions de Renfe, sota el nom de Renfe, Integria o Adif, continuen el seu camí, inalterables al pas del temps, i invisibles per una part important de la població.
El 2014 el rànquing de la facturació de les empreses industrials el liderava Prysmian amb 267 milions d'euros. Seguien Componentes Vilanova (53), Destilerias MG (32), Kuka Robots Iberica (28), AKO electromecànica (20), Megadyne Rubber (19), Hitecsa-Hiplus Aire Acondicionado (15) i Mahle Componentes (13). [689]
Vilanova i la Geltrú –com el mateix país– és avui una realitat multisectorial i transversal.
Dèiem en el seu moment que empreses com Monocrom poden marcar el camí a seguir en el futur. Una empresa intensiva en coneixement i capaç d'orientar-se a sectors molts especialitzats i amb un alt component tecnològic. Requereixen de mà d'obra molt qualificada i, per això, és del tot imprescindible que les ciutats, els països, siguin molt eficients retenint i captant el talent.
El coneixement, el disseny i la creativitat productiva, capaços de generar un alt valor afegit, poden esdevenir la formula màgica d'aquest nou model industrial que

[689] Dades publicades pel mitjà *Penedès Econòmic* de març de 2017

ha començat a guanyar terreny.
L'economia especulativa i altres formules extensives de creixement ens van abocar a una de les crisis més intenses que s'han patit.
L'exportació del sector industrial ha estat un dels principals revulsius per aguantar el xàfec i aportar una mica d'optimisme a la lectura dels deteriorats indicadors econòmics. La capacitat exportadora, els valors innovadors i tecnològics o els nivells d'ocupació han provocat que moltes reclamin el "retorn a la indústria".
El 2002 Pere Lleonart i Àlvar Garola indicaven: "El Garraf té la majoria dels elements per fer el salt cap a sectors o processos productius tecnològicament més complexos. [...] Fins ara, les associacions empresarials han estat dèbils, les actuacions dels ajuntaments en el camp econòmic, sovint massa polititzades i l'Escola Politècnica, prou atabalada per pensar en col·laborar en una estratègia d'innovació industrial. [...] El Garraf subestima el seu potencial tecnològic, superior al d'altres pols que no compten amb indústries de referència". [690]
Certament, han passat moltes coses en aquests darrers anys, però em temo que la realitat del territori no s'ha mogut gaire o gens respecte aquella diagnosi. Els mateixos autors van avaluar tots els factors que interaccionaven o haurien de fer-ho en el futur de la comarca del Garraf.
Entre les Fortaleses es valorava l'accés a l'àrea Barcelona i aeroport, la tradició industrial, uns costos operatius inferiors àrea metropolitana, centres de formació i entorn residencial de qualitat. Com a Reptes indicaven que calia crear sòl industrial de qualitat, disposar d'un clúster tecnològic potent, la integració de la UPC, projectar una imatge tecnològica i coordinar les actuacions. Com a Debilitats s'indicaven la indefinició estratègica i de lideratges, l'esperit emprenedor adormit, poc sòl i poca promoció, manca de clústers, insuficient col·laboració publico-privada i una imatge de regressió industrial. Finalment, entre les Amenaces es tenien en compte la pèrdua de capacitat de decisió autòctona, la possibilitat d'esdevenir una comarca residencial, la creació ocupacions banals o la pèrdua de talents. [691]
Eren factors a tenir en compte i difícils de resoldre en una comarca petita, poc cohesionada i amb molta pressió de l'entorn metropolità.
Si ens centrem en la indústria, hi ha molts arguments que aconsellarien renovar l'aposta per aquest sector, ben conscients que el model d'empreses industrials d'altres èpoques no es repetirà. Vilanova i la Geltrú, com Catalunya, tenen una tradició industrial que no podem desmerèixer.
La indústria crea riquesa i progrés material, crea valor i facilita la transferència tecnològica, demana personal qualificat, limita les importacions i afavoreix

[690] Lleonart-Garola (2002), p.53
[691] Ib., p.49

exportacions, té una important capacitat de resiliència als canvis i els cicles econòmics, genera llocs treball directes i indirectes, ... La llista podria engreixar-se encara més. En qualsevol cas, tenim prou perspectiva per afirmar que la indústria és el veritable motor de l'economia real.

Però tornem al cas concret de Vilanova i la Geltrú. La ciutat disposa d'uns punts forts inqüestionables: la situació i les facilitats comunicatives, la tradició industrial, l'entorn i el clima, la disponibilitat de port i ferrocarril, la presència de la UPC i el Centre Tecnològic i un bon nivell formatiu, proximitat a Barcelona i l'aeroport o la baixa conflictivitat laboral respecte altres àrees industrialitzades .

A la columna dels punts febles hi podem anotar l'elevat cost del peatge de l'autopista, un entorn industrial poc cohesionat, inexistència de grups de pressió o sectors influents, millorar la connectivitat de la xarxa de fibra, manca de sòl industrial verge i una evident falta de convenciment.

Com ja van pronosticar Lleonart i Garola, Vilanova és rica en idees i coneixement, però caldria atraure més talent, enlloc d'atraure més empreses. D'altra banda, alertaven d'una excessiva concentració de grans empreses i la progressiva pèrdua de clima industrial. I precisaven, les multinacionals generen bons gestors, però no creen empresaris.[692]

Vilanova i la Geltrú no pot oferir terrenys –ni per superfície, ni per cost– a aquelles empreses que vulguin créixer, o a aquelles que puguin venir. Per aquestes, el país ofereix alternatives molt més interessants, com hem vist en els darrers anys a l'Alt Penedès.

En els darrers anys la ciutat i les seves institucions han reviscut l'etern debat sobre el model econòmic de la ciutat. S'han fet apostes i pronòstics de tota mena. L'opció de crear un clúster de l'alumini al voltant de les empreses que operen en aquest sector, activitats vinculades al port i la mar, desenvolupar accions relacionades amb els sectors de la dependència o l'accessibilitat; incidir en el món ferroviari aprofitant els equipaments disponibles, els tallers de Renfe o els estudis de màster en sistemes ferroviaris i tracció elèctrica; o altres opcions vinculades als estudis de disseny , etc. S'han fet diverses conjectures sobre com simultaniejar la Vilanova residencial, la Vilanova comercial, la Vilanova turística, la Vilanova industrial, la Vilanova lúdica-festiva, la Vilanova universitària ...

Un trencaclosques complex que ha de competir en paral·lel amb projectes i marques potents i globals que es multipliquen: Barcelona, Sitges, Penedès, Catalunya ..., el Món ! Certament, l'actual escenari territorial és una competència del tots contra tots; i tothom voldria trobar la formula màgica que li assegurés les millor quotes de desenvolupament i benestar.

Com hem dit tot just començar, aquests plantejaments no se'ls feien els vilanovins

[692] Ib., p.52

i vilanovines de fa cinquanta anys. Les paraules fermes i segures del Dr. Echevarría al setmanari local el 1963 no podien fer preveure en cap cas que algun dia es podria desbaratar el "brillante porvenir de Villanueva". Existia una indústria sòlida i omnipresent que mai ho permetria.

Acabo amb un apunt optimista.

El marc de incertesa que es dibuixa exigeix apostes estratègiques de futur. Però abans que això, és del tot imprescindible l'acord i el consens entre els agents polítics, econòmics i socials.

En els darrers anys ha hagut voluntat d'esmena institucional i s'han activat mecanismes que han servit de punt de trobada i, alhora, de punt de partida. S'han escoltat partits polítics, organitzacions sindicals i empresarials, entitats culturals, col·legis professionals, associacions gremials, la Universitat i altres organismes de tota mena. És un bon començament.

La indústria va posar els fonaments i va dirigir el desenvolupament de la Vilanova i la Geltrú dels segles XIX i XX. Una indústria que no hauria existit mai sense el que prèviament havia succeït el segle XVIII.

No sabem quin són els camins de futur que seguirà la ciutat, però si em permeten el meu vaticini, hauria d'assentar-se sobre aquests tres principis essencials: equilibri, eclecticisme i honestedat.

32. Patrimoni industrial

Fou a la dècada dels seixanta del segle XX que el patrimoni preindustrial o industrial es va començar a posar en valor en 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 Ironbridge, prop de Manchester.

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.

En sentit contrari, Vilanova i la Geltrú no ha estat gaire atenta a la preservació del seu patrimoni industrial. Ha hagut poca sensibilitat en aquest i en altres aspectes. El Pla Especial i Catàleg del patrimoni històric-artístic de Vilanova iniciat el 1984 incorporava elements com: la Peixateria Vella, el Magatzem de Fecsa, la rotonda dels Tallers dels Ferrocarrils, l'Estació de ferrocarril, el Mercat Públic, l'Escorxador, el Far i les torres dels Dos molins.

Avui, de la Vilanova industrial en queden pocs exemples i d'una qualitat discutible. Certament, Vilanova no disposà de grans obres industrials de factura modernista com en altres ciutats, o construccions especialment singulars. La gran fàbrica d'estil modernista fou la Pirelli de 1902, destruïda absurdament el darrer dia de la guerra.

La ciutat conserva tres xemeneies de maó corresponents a la fàbrica tèxtil de cal Ganeta, la de la foneria de Isidre Roset i la de la Calibradora Mecánica (1926). La de cal Ganeta és la única xemeneia convertida en monument que està protegida i forma part del catàleg municipal de patrimoni.

Altres edificacions destacables i adaptades per a nous usos son els edificis de la Paperera (1886) al carrer Unió, o la preservació, amb poc encert, de l'antic edifici de les calderes de la fàbrica Pirelli construït als anys quaranta. Avui, la joia de la corona en termes de patrimoni industrial a Vilanova i la Geltrú el representen el continent i el contingut del Museu del Ferrocarril de Catalunya amb el dipòsit de màquines, la rotonda o la plataforma giratòria. Altres elements destacables son el majestuós edifici de l'estació del ferrocarril de 1881 i demés instal·lacions annexes.

El Museu conté peces molt valuoses del patrimoni ferroviari, com la locomotora més antiga que es conserva a l'Estat espanyol, la "Martorell", construïda a Anglaterra el

1854, la placa i pont giratori de 23 metres de diàmetre, o el primer pont de ferro construït a l'Estat per La Maquinista Terrestre y Marítima el 1868.
Altres elements patrimonials corresponen a la indústria dels serveis públics. Destaquen les fonts d'aigua monumentals de la plaça Miró de Montgròs o de la plaça del Pou, ambdues de 1861 i obra de Francesc de Paula del Villar, la font de la plaça de Soler Gustems de l'arquitecte Font i Gumà de 1892 o la font de ferro de la plaça Miró i Soler de 1895.
Així mateix, son remarcables els edificis del Mercat municipal (1935) obra de l'arquitecte Miró Guibernau; l'antic Escorxador convertit avui en Escola de Música i obra de Bonaventura Pollés aixecat el 1883, la Peixateria Vella de 1858 deguda a Josep Salvany, o el magatzem de la companyia elèctrica Riegos y Fuerzas del Ebro-FECSA de factura modernista, i avui convertit en restaurant.
Caldria, finalment, esmentar les antigues i malmeses restes del Molí de Mar de 1800, i el seu veí, la torre del far marítim de 1905 que es troben a la zona de Sant Cristòfol. La ciutat conserva encara les velles torres d'antics molins de vent fariners.
També als afores resta l'edificació del que fou la fàbrica d'aiguacuit i per les muntanyes properes proliferen en millor o pitjor estat molts forns de calç, testimonis d'una etapa preindustrial. En aquest sentit, no massa lluny de la ciutat, però ja en terme municipal de Cubelles, s'hi troba el pou de glaç de can Cucurella, vestigi d'una activitat pretèrita. El pou de glaç, al costat del riu Foix, es troba en un estat de conservació acceptable.
El port, amb les seves diferents activitats, esdevé també un parc temàtic en sí mateix, amb algunes instal·lacions meritòries.
La toponímia del nomenclàtor d'alguns carrers i barris de la ciutat moderna recorda activitats, fàbriques i emprenedors.
En aquest inventari de urgència un darrer apunt pel conjunt d'habitatges obrers vuitcentistes de l'antiga fàbrica de Mar del 1846 i que avui encara es preserven al carrer de Conxita Soler.
Fruit del seu passat industrial, encara es conserven tots els conjunts d'habitatges que al llarg del segle XX les empreses aixecaven pels seus treballadors. Responen al caràcter paternalista d'una bona part de les empreses del franquisme i, alhora, una resposta a la manca d'habitatge provocat per la immigració obrera dels anys cinquanta i posteriors. Algunes de les construccions es vinculen al Plan Nacional de la Vivienda de 1955. Destaquen un important conjunt de cases unifamiliars de cal Marquès i Fisa de 1950, els blocs de la Pirelli de 1958 i altres habitatges de pisos de la fàbrica de la Rambla, Font Vilaseca o Renfe.
Com hem avançat en iniciar aquest capítol, Vilanova i la Geltrú ha deixat perdre una part important del que era el seu patrimoni industrial, però, com en totes les coses, sempre hi ha elements que saben més greu que altres.

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 noves instal·lacions als afores de la ciutat. Els terrenys de FISA –empresa de la família Bultó-Marquès– eren els que des de 1854 havia ocupat 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 primigènia el 1855. Un portal d'obra a semblança d'altres que s'han conservat com el de La España Industrial o La Maquinista. No va ser possible, així com no va ser possible preservar altres elements de l'empresa o la unitat de la magnífica biblioteca tècnica que hi havia, i que parcialment va ser transferida a la biblioteca del centre vilanoví de la Universitat Politècnica de Catalunya.

Amb anterioritat havia estat desmuntada la fàbrica de cintes de seda que fou de Burgués i Castany. Després de molts anys sense activitat, la instal·lació estava en perfecte estat: telers, eines, mostraris ... En pocs dies no va quedar-hi 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.

Un cas semblant fou el de la façana modernista dels anomenats Tallers Caba, enderrocats el 1998. Un edifici degut 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.

El 2005 es culminava el trasllat de les instal·lacions de la fàbrica de cables aïllats Pirelli del centre de la ciutat als nous terrenys de la Masia del Notari. Les antigues instal·lacions havien estat ocupades durant més de cent anys i, si bé es cert, que bona part de les construccions primigènies havien estat destruïdes durant la guerra, el conjunt fabril disposava d'alguns elements d'un valor arquitectònic remarcable molt superior a l'edifici de calderes. Malgrat això, es va preservar l'anomenat edifici de calderes de vapor o central de fluids que es generaven per alimentar els processos industrials, una construcció de postguerra de formigó armat sense cap característica notable, més enllà d'unes considerables dimensions volumètriques. Alhora, es van enderrocar algunes de les poques edificacions de factura 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. [693]

Però les malvestats en termes de destrucció patrimonial a la multinacional italiana s'havien iniciat anys abans. Ho recorda Xavier Cardona, qui fou màxim dirigent de l'empresa a Vilanova i que ostentà alts càrrecs dins el grup industrial. Cardona apuntava que durant l'etapa de gestió de Davide Vecchio, en els anys seixanta i setanta, es guanyà en modernitat i competitivitat, però amb un resultat nefast en relació al respecte pel patrimoni històric de la societat.

Algunes construccions originals d'estil modernista foren substituïdes per una arquitectura vulgar, desaparegué l'antiga porta d'entrada de ferro forjat i s'enderrocà l'altiva xemeneia, la més alta de la ciutat. Però la mutilació de bens patrimonials arribà més enllà dels bens immobles. Per tal d'ampliar una sala d'actes es va eliminar la biblioteca de l'empresa plena de valuosos volums adquirits al llarg dels temps. Llibres, revistes tècniques, catàlegs i altres documents foren condemnats al foc purificador o, en el millor dels casos, a la dispersió i l'intercanvi indiscriminat de propietaris. Pocs han arribat fins als nostres dies.

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 populars 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 que el febrer de l'any 2000 s'enderrocà el gran magatzem de l'empresa de recuperació Hijos de Francisco Pujades , S.L. que havia funcionat des de 1947 on anteriorment hi havia la fàbrica de pedres artificials de J. Sas. Al seu interior s'acumulaven tota mena de draps i teixits de les velles fàbriques tèxtils que després es duien 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, restes 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 Fènix i materials diversos procedents de La Calibradora, la Fisa o la Fàbrica Nova. Allò 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 teler.

---

[693] Veure l'article "L'obra de Robert Maillart a Catalunya" de Miranda, Bermejo, Mónaco i Capilla; publicat a la Revista *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*. Nº.171. Barcelona, 1986

Atesa l'escassetat d'elements patrimonials disponibles i davant la impossibilitat de vertebrar amb un mínim èxit qualsevol pretensió d'un espai museístic relacionat amb la Vilanova industrial, una de les poques opcions sòlides seria destinar un espai de l'actual Museu del Ferrocarril de Catalunya com a Centre de Interpretació de la història industrial de Vilanova i la Geltrú. No en va, la indústria i el ferrocarril sempre van estar molt lligats.

El turisme industrial és avui una d´aquestes opcions innovadores que un territori amb llarga tradició industrial com Catalunya contempla amb garanties, com ho han fet abans països com Anglaterra o França. El Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú té un paper essencial en l´aportació de visitants que al llarg de l´any s´acosten a la ciutat. De fa uns anys, Vilanova i la Geltrú forma part de la Xarxa de Turisme Industrial de Catalunya, un ens de la Generalitat de Catalunya amb voluntat de promocionar aquesta mena de turisme.

Aixoplugat per aquest organisme, l'any 2009 l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú impulsà la "Ruta de la industrialització", un itinerari per diversos espais de la ciutat que permetien seguir el relat de la història industrial de la ciutat mitjançant la descàrrega de vídeos pregravats en formats MP4 o mitjançant el telèfon mòbil. El recorregut disposava de quinze estacions de descàrrega per explicar diferents aspectes cronològics o temàtics de l'evolució industrial i econòmica de la ciutat. El projecte es dugué a terme amb poc entusiasme i menys convicció per part d'una majoria de mandataris municipals, fet que abocà el programa a la seva immediata mort per inanició.

Promocionar i donar a conèixer el patrimoni industrial en aquest país sempre ha resultat menys atractiu que fer divulgació de les qualitats residencials, festives o gastronòmiques.

Per sort, la feina del Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya i el seu sistema de museus és un clar exemple d'èxit que cal conèixer, preservar i potenciar.

Per aprofundir en aquest capítol els convido a consultar el treball *Rutes de la Vilanova Industrial a* www.alberttubau.cat.

Epíleg

Hem arribat al final d'aquest viatge per la història de la indústria a Vilanova i la Geltrú. Creiem que allò que s'ha explicat –millor o pitjor–, i també allò que potser s'hauria d'haver explicat i la mala traça de l'autor no ho ha permès, configuren el marc necessari per definir que Vilanova i la Geltrú ha estat una ciutat industrial, inequívocament industrial. Una de les ciutats industrials més importants del país, amb les seves semblances i singularitats respecte el procés de industrialització global.

La llunyania dels principals focus industrials, uns orígens peculiars, una evolució econòmica incerta i una certa discreció –tornem-hi amb *la cerrada Villanueva*!–, podrien fer dubtar de que realment fou la indústria qui va aixecar els pilars i les bigues mestres del passat, i una bona part del present d'aquesta ciutat. La indeterminació i les ambigüitats actuals no poden fer perdre de vista que moltes de les actuals empreses industrials de la ciutat: Prysmian, Mahle, Componentes, Megarubber, Tallers de Renfe, Hitecsa i altres; duen el segell de certificació d'un sector ple de història que fixa les arrels a la llunyania dels temps.

Vilanova i la Geltrú és avui una ciutat industrial, ... encara. També és una ciutat comercial i de serveis, i una ciutat residencial, i un referent lúdic-cultural d'alta volada, i moltes coses més. Però cal no oblidar que una economia forta té una indústria forta i que estem convençuts, com hem dit, que la indústria és el motor de l'economia real. És el paradigma de l'economia productiva en oposició de l'economia especulativa. Aquesta darrera és d'efectes immediats i de diner fàcil, però dura poc. L'economia productiva genera més llocs de treball directes i indirectes i té més impacte sobre el conjunt de la societat. La indústria és activitat econòmica, és un espai de formació, és un lloc on es creen productes i serveis útils per a la societat, un mecanisme que genera riquesa per l'entorn, un espai de sociabilitat i de cohesió, un lloc on realitzar-se personal i professionalment, un far obert a la recerca i les innovacions, ... i moltes coses més. Ara, des de tribunes influents i veus autoritzades es demana el retorn de la indústria. Què se n'ha fet d'aquells nous rics que no volien embrutar-se les mans?

Tornarem a veure una Vilanova inequívocament industrial? No. En el futur caldrà apostar per una economia eclèctica, una barreja de sectors –també el industrial–, on l'equilibri, la qualitat, l'honestedat o l'ètica siguin valors fonamentals.

Després d'aquest recorregut per la Vilanova industrial s'han percebut actuacions pròpies, localistes o personalistes, que s'alternaven inevitablement amb accions generals de caràcter més global. Per parlar de indústria calia parlar del sector agrari i del comerç, però també de les infraestructures comunicatives o del proveïment de

serveis públics.

Com s'ha vist, molts dels protagonistes d'aquesta aventura simultaniejaven diferents partides. Certament, el text presenta desequilibris evidents, tant temporals com sectorials. El segle XIX –el de la revolució industrial– té una preponderància respecte al segle que el segueix. Les fonts i el material disponible han condicionat aquests i altres ajustos, únicament atribuïbles a les limitacions de l'autor. Potser ens hem estès excessivament en alguns aspectes i n'hem abandonat d'altres que podien ser tant o més rellevants. Hem deixat de banda empreses d'ahir i d'avui perquè hem considerat que no aportaven cap singularitat significativa. Per aquests i altres desajustos i mancances en demano clemència.

L'objectiu de l'autor ha estat, única i exclusivament, el poder disposar per primer vegada d'una visió panoràmica de la història industrial de Vilanova i la Geltrú. Un exercici que, en el cas que ens ocupa, s'acosta extraordinàriament a la pròpia història general de la ciutat.

La indústria no ha estat un sector aïllat, perquè l'impacte i els seus efectes socioeconòmics eren de gran calat, amb derivades que anaven de la política fins l'urbanisme; de la cultura fins les infraestructures.

Tinc ple convenciment de quins han estat els propòsits i objectius que han guiat aquest estudi, però no estic plenament segur de les bondats del seu resultat final.

Potser em caldrà fer ús d'aquelles paraules que va deixar escrites el vilanoví Antoni Bonaventura Gassó al *Diario de Barcelona* de 21 d'octubre de 1816, poc després de la publicació del seu llibre *España con industria, fuerte y rica*: "Poco importará que mi obrita naufrague o se estrelle [...] Mi pasión por la industria no será por esto menos inextinguible".

Doncs això. Ha estat un viatge intens: evolució del sector agrari dels cereals a la vinya, les exportacions d'aiguardents i vi, fàbriques de boters i fassines, comerç a l'Europa atlàntica i les colònies americanes; importació de colonials, pesca salada i cotó; la indústria de filats i teixits de cotó; proteccionisme i lliurecanvisme; l'aigua, el gas i l'electricitat; la diversificació industrial, els moviments obrers, les primeres multinacionals, del tèxtil a la metal·lúrgia, les noves tecnologies ...

Hi ha un model propi i exclusiu de la Vilanova i la Geltrú industrial? Evidentment, perquè l'entorn, les persones i les circumstàncies han estat úniques i, per tant, diferents a la resta de territoris del país i del món.

El contrast i la comparació amb altres monografies ens explica que l'evolució industrial de Vilanova i la Geltrú va ser diferent a la d'altres ciutats com Sabadell, Ripoll, Igualada o Barcelona. Un extrem que, d'altra banda, ja havien posat de manifest insignes historiadors econòmics.

Hauria calgut aprofundir en alguns dels arxius empresarials de que disposem. Però ens calia una perspectiva més genèrica que monogràfica. En tot cas, aquesta és una

feina pendent que caldrà abordar en el futur. S'ha escurat tota la bibliografia local disponible. Bibliografia rica i diversa en la que, cal dir, els estudis econòmics o empresarials no han merescut la mateixa atenció que, per exemple, els estudis culturals. S'ha fet ús dels fons de l'Arxiu Comarcal del Garraf, s'han estudiat els registres de la matrícula industrial municipal o s'han fet buidats exhaustius del *Diari de Vilanova* i altres mitjans de comunicació i publicacions periòdiques, en les seves diferents èpoques. Finalment, s'ha volgut per una aproximació al patrimoni industrial de la ciutat. Un llegat escàs que no s'ha valorat prou. Ha mancat curiositat i coneixement, però sobretot, ha mancat orgull.

Si aquest treball pot servir algun dia per recuperar una petita part d'aquest orgull –perdut, o potser nonat– l'autor es donaria per satisfet. No en va, cadascun dels telers , màquines de vapor o xemeneies que no hem sabut preservar, formen part de la vida de diverses generacions de vilanovins i vilanovines.

Avui, els pocs vestigis que ens queden de la Vilanova i la Geltrú industrial, si van acompanyats de les corresponents notes a peu de pàgina, també ens poden parlar del patiment i de les alegries, dels reconeixements i de les reivindicacions d'aquelles treballadores i treballadors que van aportar-hi una part important de la seva experiència vital.

La capacitat de inversió dels uns i la força de treball dels altres van aixecar la Vilanova i la Geltrú industrial, de la que avui, en molts aspectes, encara en som hereus. Ens en parlen les indústries actuals, la fisonomia d'alguns barris, el nomenclàtor dels carrers, el traçat urbanístic i, fins i tot, algunes maneres de ser i de fer de la seva gent.

La voluntat de l'autor és que aquest treball formi part d'aquesta memòria industrial de la ciutat i contribueixi a interpretar els senyals que, com dèiem, encara es perceben. Senyals de baixa intensitat en forma de plaques de noms de carrers o xemeneies de maó, o senyals més potents com les que protagonitzen –protagonitzem– tots aquells als que cada dia encara ens sona el despertador per anar a treballar "a la fàbrica".

Parlava d'orgull, però també vull parlar de motivació. De la motivació necessària per il·lusionar-nos en la feina de cada dia. Perquè la motivació és el motor per superar entrebancs i penalitats, únic element capaç de neutralitzar dèficits formatius, expectatives fallides o entorns hostils.

Cal formació, molta, però també cal motivació. I aquest darrer concepte és una caixa fosca, de contingut misteriós i imprevisible. Perquè la motivació –poca o molta– serà la clau de volta que contribuirà a fer més sòlids els projectes personals i col·lectius.

Voldria acabar tal com he començat, amb una cita de Muriel Casals (1945-2016),

doctora en Econòmiques i professora que fou del Departament d'Economia i d'Història Econòmica de la Universitat Autònoma de Barcelona, que sempre fou sensible a la importància de la història industrial. Deia això:

> Ens hem fet rics gràcies a ser un tros d'Europa que es va incorporar a l'aventura de la revolució industrial bastant de pressa. Som un país de comerciants que van invertir els seus guanys en la instal·lació de fàbriques del sector pioner de la industrialització, el tèxtil. No estàvem dotats per la natura amb les primeres matèries necessàries però disposàvem de prou capacitat de treball [...] Perquè el procés d'industrialització tingués continuïtat calia disposar de mercat, o mercats, per vendre [...] L'economia catalana té, en l'inici de la seva vida moderna, una clara vocació d'obertura a l'exterior [...] Érem *la fàbrica d'Espanya* i sembla que ens va agradar ser-ho. Penso, però, que no va ser tan bon negoci com hem dit i repetit. Crec que ens hauria anat millor si Espanya també hagués estat *fàbrica*. Estic convençuda que hauria estat millor formar part d'un entorn més exigent [...] Si en lloc de ser *la fàbrica d'Espanya* haguéssim estat *una* fàbrica d'Europa hauríem guanyat un temps preciós. [694]

[694] Extret de l'article de Muriel Casals; "Catalunya, un tros d'Europa. Finalment!", a: J. Ros Hombravella (coord.), *Catalunya, societat massa limitada*. Angle Editorial. Barcelona, 2003.
La citació de Muriel Casals que encapçala aquest treball ha estat manllevada d'una entrevista publicada al setmanari *El Temps* el 23 de juny de 2015.

Bibliografia i fonts documentals

ALAYO, Joan Carles. *L'electricitat a Catalunya. De 1875 a 1935*. Pagès Editors. Lleida, 2007

ALONSO, Luis. "Emigrantes catalanes en Galicia, 1760-1832". A: Pérez, Mª Teresa; Segura, Antoni; Ferrer, Llorenç (editors). *Els catalans a Espanya, 1760-1914*. Universitat de Barcelona i Generalitat de Catalunya. Barcelona, 1996

ARNABAT, Ramon. *Els treballadors de Vilafranca al darrer terç del segle XIX*. Museu de Vilafranca, 1992

ARNABAT, Ramon. *Vins, aiguardents, draps i papers. Economia i societat al Corregiment de Vilafranca al tombant dels segles XVIII i XIX*. Museu de Vilafranca del Penedès, 1996

ARNABAT, Ramon. *L'inici de la industrialització al Penedès*. Institut d'Estudis Penedesencs, 2001

ARNABAT, Ramon. *Manuel Barba y Roca (1752-1824). Entre l'humanisme i la il·lustració*. Ed. Andana, 2006

ARROYO, Mercedes. *La industria del gas en Barcelona (1841-1933)*. Ed. Del Serbal. 1996

ARTIGUES, Jaume. "Les fàbriques d'indianes com a model d'espai fabril". Dins Àlex Sánchez (coord). *La industria de les indianes a Barcelona 1730-1850*. Arxiu Històric de Barcelona. Ajuntament Barcelona, 2011

BALDRICH, Manuel; PERPIÑA, Antonio. *Analisis de Villanueva y Geltrú*. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 1954

BARBA, Manuel. *El Corregiment i partit de Vilafranca del Penedès a l'últim terç del segle XVIII. Respostes al Qüestionari de Francisco Zamora* (1789). Museu de Vilafranca del Penedès, 1991

BARBA, Francesc X.; ALAYO, Joan Carles. "La tecnologia utilizada en las fábricas de gas españolas". *Quaderns d'Història de l'Enginyeria*. Volum XII. 2011

BECKERT, Sven. *El imperio del algodón. Una historia global*. Ed. Critica. Barcelona, 2016

BELTRAN, Lucas. *La industrial algodonera española*. Ministerio de Trabajo. Barcelona, 1943

BENET, Josep; MARTÍ, Casimir. *Barcelona a mitjan segle XIX. El moviment obrer durant el bienni progressista (1854-1856)*. Curial. Barcelona, 1976

BENGOECHEA, Soledad. *Organització patronal i conflictivitat social a Catalunya*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1994

BOSCH de Cardellach, Antoni. *Memoria de las cosas notables de la vila de Sabadell comensant en desembre de 1787*. Fundació Caixa Sabadell i Edic. Mediterrània. Sabadell, 2003

CABANA, Francesc. *Les multinacionals a Catalunya*. La Magrana. Barcelona, 1984

CABANA, Francesc. *Fàbriques i empresaris. Els protagonistes de la revolució industrial a Catalunya.* Enciclopèdia Catalana. Barcelona, 1992

CABANA, Francesc. *La burgesia catalana. Una aproximació històrica*. Ed. Proa. Barcelona, 1996

CABANA, Francesc. *La saga dels cotoners catalans.* Editorial Proa. Barcelona, 2006

CABANA, Francesc. *Les catedrals del cotó.* Editorial Proa. Barcelona, 2008

CAMPRUBÍ, Lino. *Los ingenieros de Franco. Ciencia, catolicismo y guerra fría en el estado franquista*. Editorial Crítica. Barcelona, 2017

CARBONELL, Jaume. *Diari personal de Jaume Carbonell Saavedra. Anys 1843 a 1901. Continuat a partir de la seva mort el 1882 pel seu fill Josep Carbonell Rovirosa*

CARBONELL, Josep. *L'humor i el treball a Vilanova*. Vives Sabaté. Vilanova i la Geltrú, 1951

CARBONELL, Josep. "La industria textil villanovesa". *Villanueva y Geltrú*. 14 de novembre de 1953

CARBONELL, Vicenç; *El món agrari vilanoví fins al segle XVIII*. Institut d'Estudis Penedesencs, 1988

CARESMAR, Jaume. *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria del Principado de Cataluña* (1780). Junta de Comerç de Barcelona. Editorial Alta Fulla. Barcelona, 1997

CARMONA, Joám. "Catalanes de Galicia, 1830-1900". A: Pérez, Mª Teresa; Segura, Antoni; Ferrer, Llorenç (editors). *Els catalans a Espanya, 1760-1914*. Universitat de Barcelona i Generalitat de Catalunya. Barcelona, 1996

CARMONA, Joám; ALONSO, Luis. "La configuración del tejido empresarial de Galicia (1880-2002)". A: Garcia Ruiz, J.L.- Manera, C. (directors); *Historia empresarial de España. Un enfoque regional en profundidad*. Ed. Lid. Madrid, 2006

CARRERA, Jaume. *História Política i Económica de Catalunya. Segles XVI al XVIII*. Editorial Bosch. Barcelona, 1946

CATALÁN, Jordi. "Economia e indústria: la ruptura de postguerra en perspectiva comparada". *Revista de Historia Industrial*, nº4. Universitat de Barcelona, 1993

CATALÁN, Jordi. "Francesc Xavier Bultó i Marqués (1912-1988)". Dins: Cabana, Francesc (Coord), *Cien empresarios catalanes*. Lid Editorial. Madrid, 2006

CAYÓN, Francisco. "Invención y transferencia de tecnologia en un país periférico: España, 1878-1939". *Revista de Historia Industrial*, nº70. Universitat de Barcelona, 2017

COLOMÉ, Josep (Ed). *Els mons d´Isidre Mata del Racó. Notes d´un propietari pagès al Penedès de la fi de l´Antic Règim*. Institut d´Estudis Penedesencs. Ajuntament de Sant Sadurní d´Anoia. 1997

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

COROLEU, Josep. *Historia de Villanueva y Geltrú*. Establecimiento tipográfico de José A. Milá. Vilanova i la Geltrú, 1878

COSTA, Lluís. *El nacionalisme cubà i Catalunya*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Barcelona, 2006

CREUS, Teodor. *El pasado, el presente y el probable porvenir de Villanueva y Geltrú. Bajo el punto de vista moral y material*. Imp. de José A. Milá. Vilanova i la Geltrú, 1886

DE ARTIÑANO, Arístides. *Tributo a la buena Memoria del Sr. Don Jose Ferrer Vidal*. Llegit a la solemne vetllada necrològica celebrada pel Foment del Treball Nacional. 26 de gener de 1895

DEL CASTILLO, Alberto. *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico (1855-1955)*. La Maquinista Terrestre y Marítima. Barcelona, 1955

DESCALZO, Eduardo; CAMARÓS, Edgar; MUNERA, Andrés. *Diari de Pau Raventós i Marcer, pagès d'Olivella (1814-1844)*. Ajuntament Olivella, 2009

DOREL-FERRÉ, Gràcia. *Les colònies industrials a Catalunya. El cas de la colònia Sedó*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Barcelona, 1992

DOREL-FERRÉ, Gràcia. "Los orígenes del capital industrial catalán: el ejemplo de la familia Puig de Vilanova i la Geltrú" a *Revista de Historia Industrial* nº8. Universitat de Barcelona, 1995

DUNYÓ, Jacint. *Antologia cooperativista de Joan Ventosa i Roig*. Fundació Roca i Galès. Barcelona, 1980

ENRECH, Carles. *Indústria i Ofici. Conflicte social i jerarquies obreres en la Catalunya tèxtil (1881-1923)*. Universitat de Barcelona, 2005

FERNÁNDEZ Roca, Fco Javier. "El sector agroindustrial del algodón en España: cultivo, desmotación y Estado (1920-1970)" a *Revista de Historia Industrial* nº 21. Universitat de
Barcelona, 2002

FERRER, Jordi. *El traç del progrés. Els fonaments cartogràfics del procés d'eixample urbà de Vilanova i la Geltrú a la segona meitat del segle XIX*. Institut d'Estudis Penedesencs i Ajuntament de Vilanova i la Geltrú. Vilanova i la Geltrú, 2011

FERRER Vidal, Josep. Discurso pronunciado en la información oral de la Comisión Especial arancelaria, nombrada por Real Decreto de 10 de noviembre de 1865. Sabadell, 1866

FERRER Vidal, Josep. *Conferencias sobre el arte de hilar y tejer en general y especialmente sobre el de hilar y tejer el algodón*. Conferències a l'Ateneu Barcelonés. Barcelona, 1874

FERRER Vidal, Josep. *Consideraciones sobre la crisis económica europea*. Barcelona, 1879

FERRER-VIDAL, Josep. *La vida íntima villanovesa*. Conferència a l'Orfeó Vilanoví. Imp. del Diario. Vilanova i la Geltrú, 1922

FERRER-VIDAL, Josep. *Estudio sobre la ciencia del trabajo*. Vilanova i la Geltrú, 1926

FRANCÀS, Ramon. "50 anys del Celler de Vilanova, de la mà de Pere Albà Cucurella, president". A: F. X. Puig Rovira (coord), *El Celler de Viticultors de Vilanova i la Geltrú (1962-2012). Dels antecedents remots a l'actualitat*. Ed. Celler de Viticultors. Vilanova i la Geltrú, 2012

FREIXA, Josep Freixa. "Teoria sobre la formación industrial de Villanueva y Geltrú" a *Villanueva y Geltrú*, 14 de novembre de 1953

FREIXA, Josep Maria. "Relaciones estimativas en la formación industrial de Villanueva" a *Butlletí de la Biblioteca-Museu Balaguer*. Vilanova i la Geltrú, 1954

FREIXA, Josep Maria. "La Segunda Guerra Carlina". A: *Boletín del Centro de Estudios de la Biblioteca Museo Balaguer*. Vilanova i la Geltrú, 1956

FREIXA, Josep Maria. "Bosquejo histórico de la industria y de la enseñanza técnica local". Dins *Boletín Informativo del VI Curso Politécnico*. Vilanova i la Geltrú, 1958

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

GALÍ, Roser. "Crédito comercial e inversión fabril. El holding Nadal i Ribó (1828-1875)" a *Revista de Historia Industrial* nº 22. Universitat de Barcelona, 2002

GARCIA BALAÑÀ, Albert; SOLER, Raimon. "La formación de un centro textil en Cataluña. Vilanova i la Geltrú durante la primera etapa de la Revolución Industrial". Comunicació VII Congreso Asociación de Historia Económica. Girona, 1997

GARCIA BALAÑÀ, Albert. "Els altres *Misteris* de Vilanova: treball i política a la primera industrialització vilanovina (1851-1871)" a *Ultramar. Política de Victor Balaguer i progrès per a Vilanova i la Geltrú.* Biblioteca-Museu Víctor Balaguer, 2000

GARCIA BALAÑÀ, Albert. *La fabricació de la fàbrica. Treball i política a la Catalunya cotonera (1784-1874)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Barcelona, 2004

GARCIA SOLER, Xavier. *Radio Vilanova. Ressò del País. Testimoni d'un temps.* Editorial Gran Penya. Vilanova i la Geltrú, 1982

GARÍ, Josep Antoni. *Descripción e Historia de la villa de Villanueva y Geltrú desde su fundación hasta nuestros días*. Imprenta y librería de Leandro Creus. Vilanova i la Geltrú, 1860

GASSÓ, Antoni Bonaventura. *España con industria fuerte y rica*. Ed. Antoni Brusi. Barcelona, 1816

GIRALT, Emili. "Evolució de l'Agricultura al Penedès. Del cadastre del 1717 a l'època actual" a *Actas y Comunicaciones de la Iª Asamblea Intercomarcal de investigadores del Penedès i Conca d'Òdena*. Martorell, 1950

GIRALT, Emili. "Penedès i Garraf" a *Geografia de Catalunya*. Ed. Aedos. Barcelona, 1974

GONZÀLEZ, Arnau. *Cataluña bajo vigilancia. El consulado italiano y el fascio de Barcelona (1930-1943)*. Publicacions de la Universitat de València, 2009

GUAL, Jordi; RICART, Anna. *L´Economia de la Comarca del Garraf*. Caixa d´Estalvis de Catalunya, 1981

GUILLAMONT, Griselda; SANTIAGO, Yolanda. *10 anys d'Ajuntaments democràtics*. Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, 1990

HUERTAS, Josep Maria. *Obrers a Catalunya*. L'Avenç. Barcelona, 1994

IZARD, Miquel. *Revolució industrial i obrerisme. Les Tres Classes de Vapor a Catalunya (1869-1913)*. Ariel. Barcelona, 1970

IZQUIERDO, Carmen. *IMSA. Una empresa como paradigma de las Españas*. Ed. Cronos. Barcelona, 2017

JUTGLAR, Antoni. *Historia crítica de la burguesia en Cataluña*. Ed. Anthropos. Barcelona, 1984

LIPP, M. Laurent. *Guide des Negócians 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*. Ed. Joseph-François Tournel. Montpellier, 1793

LLEONART, Pere. *Els atractius industrials de 29 ciutats de Catalunya*. Servei d´Estudis de Banca Catalana. Barcelona, 1980

LLEONART, Pere; GAROLA, Àlvar. *Vilanova i la Geltrú: vers un nou equilibri industrial terciari. El potencial econòmic del sistema de ciutats de Catalunya*. Generalitat de Catalunya. Banca Catalana. Barcelona, 1988

LLEONART, Pere; GAROLA, Àlvar. *El Garraf: una reflexió estratègica*. El Cep i la Nansa. Vilanova i la Geltrú, 2002

LLONCH, Montserrat. *El gènere de punt a Catalunya i Mataró*. Patronat Municipal de Cultura de Mataró. Mataró, 1997

LLONCH, Montserrat. *Tejiendo en red. La industria del género de punto en Cataluña (1891-1936)*. Monografias de Historia Industrial. Universitat de Barcelona, 2007

LLUCH, Ernest. *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840)*. Edicions 62. Barcelona, 1973

LOBATO, Isabel. "Sociedades barcelonesas de manufacturas de la segunda mitad del siglo XVII" a *Revista de Historia Industrial* nº 6. Universitat de Barcelona, 1994

MADOZ, Pascual. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, 1850

MALLOFRÉ, Joan Manuel. *La terra tremola. El conflicte Griffi*. Consell Comarcal del Garraf. Vilanova i la Geltrú, 2002

MALUQUER, Jordi. "La Revolució industrial a Catalunya". A: *L'Avenç*, juliol-agost 1984

MARÍN, Josep. *Història de les instal·lacions ferroviàries de Vilanova i la Geltrú.* Autoedició. Vilanova i la Geltrú, 2016

MARÍN, Dolors; PALOMAR, Salvador. *Els Montseny Mañé. Un laboratori de les idees*. Ed. Carrutxa. Reus, 2010

MARTÍ, Casimir. *Vilanova i la Geltrú 1850-1975 Vol I. Expansió i Crisis de la Indústria i de la Democràcia 1850-1936*. Biblioteca Antina. El Cep i la Nansa. Vilanova i la Geltrú, 1997

MARTÍ, Rosa Maria. "Empreses i habitatge obrer a Vilanova i la Geltrú"; A: Gràcia Dorel-Ferré (direc.), *Habitatge obrer i colònies industrials a la península ibérica.* Actes de les Jornades (2002) i del Congrés (2005) celebrats al Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya. Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, 2008

MARTÍN, Eloy. "La importación de telas de algodón levantino y los inicios del estampado en Cataluña" a *Revista de História Industrial* nº6. Universitat de Barcelona, 1994

MARTÍNEZ, Xavier. *El Banc de Vilanova*. Consell Comarcal del Garraf. Vilanova i la Geltrú, 1998

MARTÍNEZ, Isabel. *"Vosté senyora pot tenir una Crolls". Història de la fàbrica Crolls de Reus*. Ed. del Centre de Lectura, Arola Edicions i Publicacions URV. Reus, 2016

MARTÍNEZ-VAL, José Maria. *Un empeño industrial que cambió a España 1850-2000. Siglo y medio de Ingenieria Industrial*. Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid. Ed. Síntesis. Madrid, 2001

McDONOGH, Gary W. *Las buenas familias de Barcelona. Historia social de poder en la era industrial*. Omega. Barcelona, 2003

MORAL, Sixte; FARRÉ, Ramon. *Malgrat tot avançàvem*. El Cep i la Nansa. Vilanova i la Geltrú, 1981

MORELL, Josep. *Aproximació al comerç marítim de Reus i de Salou al segle XVIII*. Fundació Salvador Vives Casajuana. Barcelona, 1993

NADAL, Jordi; RIBAS, Enric. "Una empresa algodonera catalana. La Fabrica *de la*

Rambla, de Vilanova, 1841-1861". *Recerques*, nº3. 1974

NADAL, Jordi. *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*. Ariel. Barcelona, 1975

NADAL, Jordi. *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*. Volum 3. Enciclopèdia Catalana. Barcelona, 1991

NADAL, Jordi. *Moler, tejer y fundir*. Ariel. Barcelona 1992

NADAl, Jordi. "Las máquinas de vapor fijas de La Maquinista Terrestre y Marítima, S.A.". *Revista de Historia Industrial*, nº16. Universitat de Barcelona, 1999

NADAL, Jordi. "Les màquines de vapor fixes de la Maquinista Terrestre i Marítima, S.A.". A: *Tècnics i tecnologia en el desenvolupament de la Catalunya contemporània*. Dir. Jordi Maluquer de Motes. Enciclopèdia Catalana. Barcelona, 2000

NADAL, Jordi; MALUQUER, Jordi. *Catalunya, la fàbrica d'Espanya. Un segle d'industrialització catalana. 1833-1936*. Catàleg de l'Exposició. Ajuntament de Barcelona i Generalitat de Catalunya, 1985

NADAL, Jordi; TAFUNELL, Xavier. *Sant Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona (1847-1992)*. Columna. Barcelona, 1992

NADAL, Jordi; DOMÉNECH, Fina. "Joan Girona i Agrafel, un maquinista malaguanyat". *Miscel·lània en honor del Doctor Casimir Martí*. Fundació Salvador Vives Casajuana. Barcelona, 1994

NADAL, Jordi; BENAUL, Josep M.; SUDRIÀ, Carles. *Atles de la industrialització de Catalunya (1750-2010)*. Ed. Vicens Vives. Barcelona, 2012

NERÍN, Gustau. *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*. Editorial Pòrtic. Barcelona, 2015

NIETO-GALAN, Agustí. "Industria téxtil e historia de la tecnologia: las indianas europeas de la primera mitad del siglo XIX". *Revista de Historia Industrial*, nº9. Universitat de Barcelona, 1996

OLIVA, Benet. *Els orígens de la primera industrialització del rerepaís. Un cas emblemàtic: Vilassar i el capital comercial barceloní (1828-1875)*. Caixa d'Estalvis Laietana. Mataró, 1999

OLIVÉ, Àngel. "El Reglament i el catàleg de l'Exposició Regional de Vilanova i la Geltrú 1882". A: *Butlletí de la Biblioteca-Museu Balaguer 1983-1985.* Centre d'Estudis de la Biblioteca-Museu Balaguer. Vilanova i la Geltrú, 1986

ORTINEZ, Manuel. *Una vida entre burgesos. Memòries*. Edicions 62. Barcelona, 1993

ORTIZ, Xavier. "Aproximació a l'estructura comercial vilanovina a la segona meitat del segle XVIII". *Miscel·lània Penedesenca*. Vol. XII. Institut d'Estudis Penedesencs, 1988

PAPIOL, Francesc. *Resposta de Francesc Papiol al Qüestionari Zamora. Vilanova i la Geltrú 1790*. Introducció i transcripció de Joan Orriols Carbonell. Ajuntament de Vilanova i la Geltrú i Centre d'Estudis de la Biblioteca-Museu Balaguer. Vilanova i la Geltrú, 1990

PAREJO, Antonio. "Industrialización, desindustrialización y nueva industrialización de las regiones españolas (1950-2000)". *Revista de Historia Industrial* nº19-20. Universitat de Barcelona, 2001

PAREJO, Antonio. "De la región a la ciudad. Hacia un nuevo enfoque de la historia industrial española contemporánea". *Revista de Historia Industrial* nº30. Universitat de Barcelona, 2006

PASCUAL, Pere. *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*. Volum 3. Enciclopèdia Catalana. Barcelona, 1991

PASCUAL, Pere. *Los caminos de la era industrial*. Ed. Revista de Historia Industrial. Universitat de Barcelona, 1999

PASCUAL, Pere. "Francesc Gumà i Ferran (1833-1912)", a: Cabana, Francesc (Coord). *Cien empresarios catalanes*. Lid Editorial. Madrid, 2006

PASCUAL, Pere; NADAL, Jordi. *El Coure. I. Producció i consum a l'era industrial*. Eumo Ed. i La Farga Group, 2008

PÉREZ, Dolores M. *La saga cubana de los Samá (1794-1933)*. Viena Ensayo. Barcelona, 2007

PÉREZ, Mª Teresa; SEGURA, Antoni; FERRER, LLorenç (editors). *Els catalans a Espanya, 1760-1914*. Universitat de Barcelona i Generalitat de Catalunya. Barcelona, 1996

PERS, Josep; CREUS, Teodor; TRESSERRA, Ceferí. *Los Misterios de Villanueva.* Imp. de José Pers y Ricart. Vilanova i la Geltrú, 1851. Edició facsímil. Institut d'Estudis Penedesencs, 1991

PIZZIGONI, Lucia. *Pirelli: origine di una espansione. Lo stablimento di Vilanova i la Geltrú dal 1902 al 1939*. Tecnograph. Bergamo, 2003

POCH, Ramon. Apuntasions ÿ susesos de esta Vila de Vilanova ÿ Geltrú, Acopiado de Ramon Poch y Martí, Campanero de S. Antonio Abat de esta Vila, añ 1860. Transcripció manuscrita

POLO, Juan. *Informe sobre las fábricas e industria de España (1804) y otros escritos*. Larrumbe. Zaragoza, 2005

PRAT, Marc; SOLER, Raimon. "La formación de redes comerciales y el fracaso de la penetración internacional de los tejidos catalanes, 1850-1930". *Revista de Historia Industrial*. Universitat de Barcelona, 2002

PUEYO, Javier. "¿Cuando ha sido un oligopolio la industria del cemento artificial? El caso español, 1908-1992". *Revista de Historia Industrial*, nº9. Universitat de Barcelona, 1996

PUIG, Núria. "La empresa en Cataluña: identidad, supervivencia y competitividad en la primera región industrial de España". Dins: Garcia, J.L.-Manera, C. (dir.) *Historia empresarial de España. Un enfoque regional en profundidad*. LID Editorial. Madrid, 2006

PUIG ROVIRA, Francesc Xavier. *La industria en la economia de Villanueva*. Vilanova i la Geltrú, 1965

PUIG ROVIRA, Francesc Xavier. *Diccionari biogràfic de Vilanova i la Geltrú*. Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, 2003

PUIG ROVIRA, Francesc Xavier. *Vilanova i la Geltrú 1936-1939. Guerra civil, revolució i ordre social*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2005

PUIG ROVIRA, Francesc Xavier. "El Celler de Viticultors: dels antecedents remots a l'actualitat". A: Puig Rovira (coord), *El Celler de Viticultors de Vilanova i la Geltrú (1962-2012). Dels antecedents remots a l'actualitat*. Ed. Celler de Viticultors. Vilanova, 2012

PUIG, Núria. "La modernización de la indústria del alcohol en Tarragona, Ciudad Real, Navarra y Granada (1888-1953)". *Revista de Historia Industrial*, nº4. Universitat de Barcelona, 1994

RAVEAUX, Olivier. "Los fabricantes de algodón de Barcelona (1833-1844). Estrategias empresariales en la modernización de un distrito industrial". *Revista de Historia Industrial*, nº 28. Universitat de Barcelona, 2005

REALES, Lluís. *Pirelli: 90 anys innovant a Espanya, 1902-1992*. Cables Pirelli, S. A., 1992

RICART, Enric-Cristòfol. *Memòries*. Parsifal edicions. Barcelona, 1995

RIERA, Santiago. *Dels velers als vapors*. Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya. Barcelona, 1993

RODRIGO, Martín. *Indians a Catalunya: Capitals cubans en l'economia catalana*. Fundació Noguera. Pagès Editors. Barcelona, 2007

RODRIGO, Martín. "Cuatro capitanes negreros catalanes en tiempos de la trata ilegal: José Carbó, Pedro Manegat, Gaspar Roig y Esteban Gatell". A: Rodrigo, M. –Chaviano, L. (eds); *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlàntica (siglos XVI-XIX)*. Icaria editorial. Barcelona, 2017

RODRIGO Alharilla, Martín. *Un hombre, mil negocios. La controvertida historia de Antonio López, marqués de Comillas*. Ariel. Barcelona, 2021

RODRIGUEZ, Cèsar. *Josep Ferrer i Vidal. El pensament econòmic d'un vilanoví.* Museu de Vilafranca. Vilafranca del Penedès, 1983

ROMEVA, Pau. *Història de la indústria catalana*. Bas Estamper. Barcelona, 1952

ROY, Joaquim. *Catalunya a Cuba*. Editorial Barcino. Barcelona, 1988

RUIZ, Ángel. *Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona (1758-1847)*. Ed. Alta Fulla, 1994

SALLARÉS, Joan. *José Ferrer Vidal y su tiempo*. Barcelona, 1895

SÁNCHEZ, Àlex. "La indianeria catalana: ¿mito o realidad?". *Revista de Historia Industrial*. nº1. Universitat de Barcelona, 1992

SÁNCHEZ, Àlex. "Les berguedanes i les primeres màquines de filar". A: *Tècnics i tecnologia en el desenvolupament de la Catalunya contemporània*. Dir. Jordi Maluquer de Motes. Enciclopèdia Catalana. Barcelona, 2000

SÁNCHEZ, Àlex. "Joan Rull i el cilindre d'estampar". A: *Tècnics i tecnologia en el desenvolupament de la Catalunya contemporània*. Dir. Jordi Maluquer de Motes. Enciclopèdia Catalana. Barcelona, 2000

SÁNCHEZ, Àlex. *La industria de les indianes a Barcelona 1730-1850*. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona. Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 2011

SANTESMASES, Josep. "Els darrers temps de la Farga de Vila-rodona. 1863-1921". A: *Els treballs i el món del treball al Penedès*. Institut d'Estudis Penedesencs, 2007

SEGARRA, Agustí. *Aiguardent i mercat a la Catalunya del segle XVIII*. Eumo Editorial. Vic, 1994

SERRA, Griselda. "Context econòmic de Vilanova i la Geltrú a les darreries del segle XVIII". *Miscel·lània Penedesenca*. nº. XII. Institut d'Estudis Penedesencs, 1988

SIVILL, Joan. "L'entorn del sector de l'Aiguacuit". Butlletí de l'Agrupació Excursionista Talaia. Vilanova i la Geltrú, 1995

SOLER, Raimon. *Desenvolupament comercial i creixement industrial a Catalunya. Vilanova i la Geltrú 1839-1914*. Treball d'Investigació del Doctorat Interuniversitari en Història Econòmica. Universitat Autònoma de Barcelona, 1995

SOLER, Raimon. "Vilanova i la Geltrú: Un procés d'industrialització (1830-1913)". *Miscel·lània Penedesenca*, nº.XXV. Institut d'Estudis Penedesencs, 1996

SOLER, Raimon. "Réditos algodoneros. Las cuentas de la fabrica de "la Rambla" (1840-1914): revisión y ampliación". *Revista de Historia Industrial*, nº12. Universitat de Barcelona, 1997

SOLER, Raimon. "Comerciants i fabricants. Una reflexió sobre l'origen comercial del capital industrial: el cas de Vilanova i la Geltrú". *Recerques*, nº36. Publicacions de la Universitat de València, 1998

SOLER, Raimon. "Dios quiera que salgamos de una vez de tan desgraciado negocio. L'adquisició de maquinària de la Fàbrica de la Rambla: un episodi de la difusió tecnològica tèxtil (1833-1840)". A: Miquel Gutiérrez, *Dr. Jordi Nadal. La industrialització i el desenvolupament econòmic d'Espanya*. Col·lecció Homenatges. Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1999

SOLER, Raimon. "La Vilanova ultramarina i industrial". A: *Ultramar. Política de Victor Balaguer i progrés per a Vilanova i la Geltrú*. Biblioteca-Museu Víctor Balaguer. Vilanova i la Geltrú, 2000

SOLER, Raimon. *Emigrar per negociar. L'emigració a Amèrica des de la comarca del Garraf: el cas de Gregori Ferrer i Soler, 1791-1853*. Ed. El Cep i la Nansa i Institut d'Estudis Penedesencs. Vilanova i la Geltrú, 2002

SOLER, Raimon. "Manuel Marquès i Puig (1860-1937)". A: Cabana, Francesc (Coord). *Cien empresarios catalanes*. Lid Editorial. Madrid, 2006

SOLER, Raimon. "Josep Ferrer i Vidal (1817-1893)", a: Cabana, Francesc (Coord). *Cien empresarios catalanes*. Lid Editorial. Madrid, 2006

SOLER, Raimon. *El Ferrocarril i Vilanova i la Geltrú, 1881-1936. Infraestructures, economía i societat a la capital del Garraf*. Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, 2011

SONESSON, Birgit. *Catalanes en las Antillas. Un estudio de casos*. Fundación Archivo de Indias. Gijón, 1995

SUDRIÀ, Carles. "El gas d'hulla, d'innovació decisiva a tecnologia marginal". A: *Tècnics i tecnologia en el desenvolupament de la Catalunya contemporània*. Dir. Jordi Maluquer

de Motes. Enciclopèdia Catalana. Barcelona, 2000

SUST, Xavier. "Las banderas de Joan Barba". A: Rodrigo, M. –Chaviano, L. (eds); *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlàntica (siglos XVI-XIX)*. Icaria editorial. Barcelona, 2017

TAMAMES, Ramon. *Estructura Económica de España.* Alianza Editorial. Madrid, 1991

THOMPSON, E.P. *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Ed. Capitan Swing. Madrid, 2012

THOMSON, James. *La industria d'indianes a la Barcelona del segle XVIII*. L'Avenç. Barcelona, 1990

THOMSON, James. *Els orígens de la industrialització a Catalunya. El cotó a Barcelona 1728-1832*. Edicions 62. Barcelona, 1994

TORNERO, Pablo. "Comercio colonial y proyección de la población: la emigración catalana a Cuba en la época del crecimiento azucarero (1790-1817)" a: *Boletín Americanista*. nº 39-40. Revistes Científiques de la Universitat de Barcelona. Barcelona, 1989

TOSCAS, Eliseu. *Família i context. La Casa Papiol i la Vilanova de la primera meitat del segle XIX*. El Cep i la Nansa. Vilanova i la Geltrú, 1999

TUBAU, Albert. *90 anys de Pirelli a Vilanova*. Consell Comarcal del Garraf. Vilanova i la Geltrú, 1993

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

TUBAU, Albert. *Moliners, calcinaires i pouaters. Un passeig per la Cubelles preindustrial*. Ajuntament de Cubelles, 1999

TUBAU, Albert. *Cents anys de l´Escola d´Enginyeria de Vilanova i la Geltrú*. El Cep i la Nansa. Universitat Politècnica de Catalunya. Vilanova i la Geltrú, 2001

TUBAU, Albert. *Tradició i desenvolupament, artesania i indústria al Penedès contemporani (Arqueologia Industrial al Penedès)* . Institut d´Estudis Penedesencs, 2001

TUBAU, Albert. *Cristòfol Juandó i Rafecas (1848-1917)*. Col·lecció Retrats. Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, 2002

TUBAU, Albert. *Vilanova i la Geltrú i el repte de l´aigua . De l´Aigua Vella (1881) a l´aigua d´Abrera (1998)*. Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, 2002

TUBAU, Albert. "Indústria, Pirelli i ferrocarril a Vilanova i la Geltrú". A: *Des de l´andana de Vilanova i la Geltrú. 125 è. Aniversari de l´arribada del ferrocarril (1881-2006)*. Lunwerg Ed. i Ajuntament de Vilanova, 2006

TUBAU, Albert. *La Vilanova del franquisme. Vilanova i la Geltrú, 1939-1979*. Institut d'Estudis Penedesencs, 2015

TUBAU, Albert. *Cartes a Puerto Príncipe. Oriol Puig Ivern i les tres Vilanoves del XIX*. El Cep i la Nansa. Vilanova i la Geltrú, 2016

TUBAU, Albert. *Els Cursos Politècnics de l'Escola Industrial de Vilanova i la Geltrú*. 2021. www.alberttubau.cat

TUBAU, Albert. *La Pirelli i Vilanova i la Geltrú, una història compartida.* 2022. www.alberttubau.cat

TUBAU, Albert. *Rutes de la Vilanova industrial*. 2022. www.alberttubau.cat

VALLS, Francesc. *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*. Eumo Editorial. Vic, 2003

VENTOSA, Josep. *Apuntes sacados del libro de memorias de mi señor padre (q.e.p.d.). Josep Ventosa i Massana (1810-1886)*. Text mecanografiat de l'original

VENTOSA, Joan. *Memòries d´infantesa i de Joventut*. El Cep i la Nansa. Vilanova i la Geltrú, 2002

VICENS, Jaume. *Notícia de Catalunya*. Destino. Barcelona, 1982

VICENS, Jaume; LLORENS, Montserrat. *Industrials i polítics (Segle XIX)*. Vicens Vives. Barcelona, 1983

VICENS, Jaume. *Historia económica de España*. Ed. Vicens Vives. Barcelona, 1987 (1972)

VICENTE, Laura. *Teresa Claramunt (1862-1931). Pionera del feminismo obrerista anarquista*. Fundación de Estudios Libertarios Anselmo Lorenzo. Madrid, 2006

VIDAL, Javier. "Empresas y empresarios en el país Valenciano (1890-2000". A: Garcia, J.L.-Manera, C. (direc), *Historia empresarial de España. Un enfoque regional en profundidad*. LID Editorial. Madrid, 2006

VILA, Joan. *Compendio histórico-geográfico de Villanueva y Geltrú.* Talleres Gráficos J. Soler. Vilanova i la Geltrú, 1948

VILAR, Pierre. *Catalunya dins l'Espanya moderna. La formació del capital comercial*. Volum IV. Edicions 62. Barcelona, 1987

VILAR, Juan B.; VILAR, José M. *La primera revolución industrial española (1812-1875)*. Ariel. Barcelona, 1998

VIRELLA, Albert. *Les clases socials, a Vilanova i la Geltrú, el segle XIX*. Episodis de la Història. Rafael Dalmau editor. Barcelona, 1977

VIRELLA, Albert. *De quan Vilanova i la Geltrú era un empori del vi*. Museu del Vi. Vilafranca del Penedès, 1978

VIRELLA, Albert. *Quan els camins de terra s'obriren a Vilanova i la Geltrú*. Mútua del Penedès. Vilafranca del Penedès, 1980

VIRELLA, Albert. *El moviment mercantil a les darreries del XVIII. Aiguardents, vins i indianes.* Miscel·lània Penedesenca, nº IV. Institut d'Estudis Penedesencs, 1981

VIRELLA, Albert. *Vilanova i la Geltrú. Imatges de la ciutat i de la comarca.* Institut d'Estudis Penedesencs, 1987

VIRELLA, Albert. *L'aventura ultramarina de la gent de Vilanova i la Geltrú i la nissaga dels Samà*. Museu de Vilafranca. Vilafranca del Penedès, 1990

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

VIRELLA, Joan. *Visions geogràfiques del Penedès*. Institut d'Estudis Penedesencs, 1992

Hemeroteca

Butlletí de l'Associació d'Alumnes Obrers de l'Escola Industrial
Butlletí del Comitè de Defensa Local
Butlletins dels Cursos Politècnics de l'Escola Industrial
Centro Industrial de Cataluña
Costa de Ponent
Democràcia
Diari de Vilanova i la Geltrú (diferents èpoques)
Eco de la Exposición
Fomento del Trabajo de Villanueva y Geltrú
Full Oficial del Consell Municipal
Hechos y Notícias Pirelli
Setmanari de Vilanova i la Geltrú
Vértice
Villanueva y Geltrú

Arxius

Arxiu Comarcal del Garraf (ACG)
Archivio Storico delle Industrie Pirelli (ASIP)