

LA PRIMERA REVOLUCIÓ INDUSTRIAL A CATALUNYA



Nadala

Any XXXI - 1997



FUNDACIÓ
JAUME I



Als Països Catalans, l'escola serà catalana, o no serà

Amb aquesta Nadala, la Fundació Jaume I correspon a les nombroses persones d'arreu dels Països Catalans que doten els Premis Baldiri Reixac, destinats a estimular i reconèixer l'escola catalana.

Gràcies a les seves generoses aportacions, els Premis Baldiri Reixac són, avui per avui, els més ben dotats i els més importants en l'àmbit educatiu, amb una evolució espectacular de les seves dotacions:

Conv.	Curs	Dotació
I	1978-79	2.480.000
II	1979-80	2.750.000
III	1980-81	4.050.000
IV	1981-82	4.100.000
V	1982-83	5.250.000
VI	1983-84	6.040.000
VII	1984-85	6.560.000
VIII	1985-86	7.000.000
IX	1986-87	9.300.000
X	1987-88	9.500.000
XI	1988-89	10.000.000
XII	1989-90	10.000.000
XIII	1990-91	10.500.000
XIV	1991-92	10.550.000
XV	1992-93	10.650.000
XVI	1993-94	11.000.000
XVII	1994-95	11.000.000
XVIII	1995-96	12.000.000
XIX	1996-97	12.800.000
XIX	1997-98	13.000.000

FUNDACIÓ JAUME I

Desembre 1997
ISBN: 84-7226-681-8
Dipòsit Legal: B 41.408-1997

Composició

Victor Igual S.L.
Córsega, 255 - 08036 Barcelona

Gravats

Sorrosal S.A.
Pujades, 68 - 08005. Barcelona

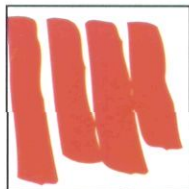
Impressió

Edigraf S.A.
Indústria s/n. Polígon Industrial El Pedregar
08160. Montmeló (Vallès Oriental)



ÍNDEX

Salutació Eusebi Casanellas i Rahola	3
La Catalunya Preindustrial Jaume Torras Elias	8
La indústria fabril a Catalunya en el segle XIX Jordi Nadal i Oller	30
El catalanisme i les comunicacions Josep M. Ainaud de Lasarte	68
Els mitjans de transport de l'era industrial Pere Pascual i Domènech	70
Les colònies industrials Rosa Serra i Rotés	84
Fundació Jaume I Memòria de l'any 1997	97
Dedicació d'aquestes nades	114
Els nostres col·laboradors	118



LA PRIMERA REVOLUCIÓ INDUSTRIAL A CATALUNYA

Cent cinquanta anys del ferrocarril
de Barcelona a Mataró
(1848)

Nadal del 1997

SALUTACIÓ

Eusebi Casanelles i Rahola

Director del Museu de la Ciència i la Tècnica de Catalunya



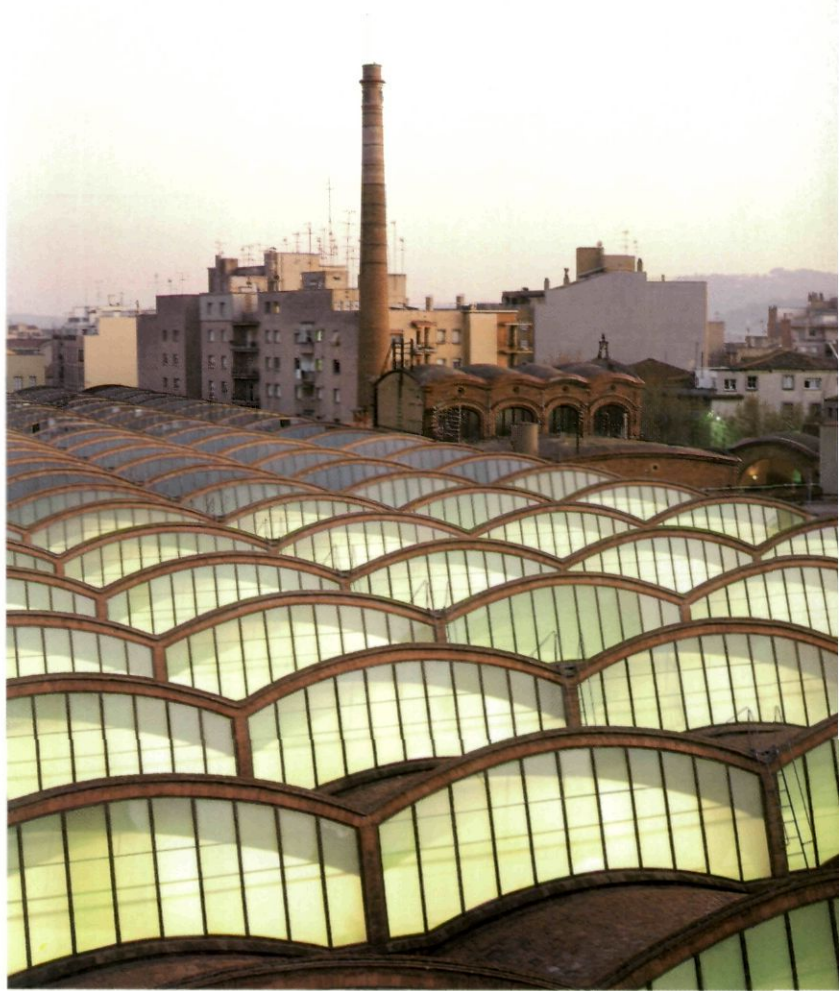
En el decurs de la llarga història de la humanitat s'han produït dos grans canvis econòmics i socials que es poden considerar revolucionaris. El primer correspon a l'època neolítica, quan l'home es feu sedentari i passà d'una economia basada en la caça i la recolecció a una altra dominada per l'agricultura i la ramaderia. La segona gran revolució es produeix amb la industrialització, en la que l'economia humana deixa el protagonisme de l'artesania per endinsar-se en la producció fabril de béns.

La implantació de la industrialització representarà també la irrupció del canvi com a tret característic de la societat moderna. Un procés de canvi que evolucionarà primer d'una manera lenta però sostinguda per créixer després fins arribar a la nostra època, en la que el ritme d'implantació de les novetats s'ha accelerat de tal manera que podem afirmar que, en els darrers trenta anys, ja estem vivint el tercer gran canvi, o revolució, de la societat: la irrupció del món de la comunicació.

La civilització industrial es va iniciar al segle XVIII al Regne Unit i des d'aquí es traslladà al continent europeu a principis del segle XIX, implantant-se sobretot en els països del Nord. En aquesta perspectiva, es pot considerar l'evolució econòmica de Catalunya com un fet excepcional, ja que fou la primera regió de la Mediterrània que s'industrialitzà, juntament amb la Llombardia. La singularitat catalana es manifesta en el fet

que mentre que el nord d'Itàlia havia estat en contacte permanent amb la resta d'Europa, en part per la seva proximitat geogràfica amb els centres industrials més dinàmics, Catalunya es constituí com una illa industrial enmig d'un món encara rural i eminentment agrícola. Aquesta fou una de les causes que el nostre sistema industrial es desenvolupés amb unes característiques pròpies, diferents de les de la resta dels països industrialitzats. Igual, tanmateix, que els ecosistemes d'una illa presenten unes característiques diferenciades en relació als dels seus homònims continentals. Aquesta afirmació queda plenament confirmada si observem i comparem el nostre patrimoni industrial amb el de la resta dels països europeus més avançats.

La implantació de l'activitat industrial a Catalunya comportà també la modernització de la societat catalana i la seva aproximació a la d'Europa, un fet important si tenim en compte que en el segle XIX ens trobàvem dins un estat que Pierre Villar va definir com un anacronisme en el continent europeu. Però el fet més notable respecte a la nostra identitat fou que la industrialització en comptes d'actuar com un fenomen homogeneïtzador, tal com havia passat i està passant a tot arreu, es va convertir en una característica pròpia que es va afegir a les altres peculiaritats socials que històricament havíem heretat els catalans. A partir d'aquelles dates la nostra cultura no solament es caracteritzarà per una llengua pròpia, uns costums, unes tradicions i un dret diferents,



sinó també per ser una cultura industrial i, per tant, per un accés a la modernitat que actuarà igualment d'element diferenciador.

Vet aquí perquè el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya s'ha fixat entre els seus objectius prioritaris la preservació del patrimoni industrial del país i la difusió del coneixement de la industrialització catalana tal com es va produir. Per això, i com a conseqüència que els establiments industrials s'havien distribuït per tot el territori i que fins i tot s'havia donat una especialització per ciutats i regions, el Museu s'estructura mitjançant un sistema descentralitzat al qual s'integren diversos museus especialitzats que es troben en els diferents indrets on s'havia desenvolupat una activi-

tat productiva específica. D'aquesta manera es conserva el patrimoni en el mateix lloc on funcionava, s'estructura la museologia tècnica a nivell de territori i es potencien culturalment uns pobles i ciutats amb equipaments que podem definir com de caràcter nacional.

Vull afegir que tot aquest treball s'ha pogut realitzar gràcies, precisament, a la informació que han proporcionat els treballs i les recerques impulsades pel professor Jordi Nadal i Oller, que ha estat l'estudiós més notable d'aquest període vital per comprendre el nostre país, i els seus col·laboradors, dos dels quals també aporten la seva experiència al text d'aquesta Nadala.



LA CATALUNYA PREINDUSTRIAL



"Suburbi" d'Isidre Nonell, una visió pessimista —com totes les del seu autor— de la Barcelona amb xemeneies a l'horitzó de principis del segle XX (Foto Ramon Manent)

LA CATALUNYA PREINDUSTRIAL

Jaume Torras Elias



La Catalunya pre-industrial és un país eminentment agrícola i rural. Dues visions pictòriques ens hi apropen: "La sega", de Martí Alsina i "Tornant del tros" de Joan Llimona. Museu d'Art Modern de Catalunya (Fotos Ramon Manent)

L'aspecte que ofería Catalunya a principis del segle XIX era el d'un país eminentment agrícola. Segons el cens de 1799, la meitat dels ingressos fiscals del Principat procedien de l'agricultura, mentre un trenta-set per cent procedien de la producció fabril i solament un dotze per cent de la ramaderia. **Ferran Soldevila**

INTRODUCCIÓ

El 1774 es publicava a Madrid el *Discurso sobre el fomento de la industria popular* de Pedro Rodríguez de Campomanes, figura destacada del reformisme "il·lustrat" a Espanya i, aleshores, *fiscal* del *Consejo de Castilla*. De l'opuscle, se'n van fer editar trenta mil exemplars per distribuir-los entre totes les autoritats civils i eclesiàstiques del regne, a fi i efecte de donar la màxima difusió a les idees de l'autor. Campomanes considerava que, per impulsar l'economia del país i augmentar els ingressos de la hisenda reial, calia diversificar les activitats productives d'una societat que era massa agrària i, sobretot, calia aprofitar més el potencial de treball de les famílies pageses. Tots dos objectius s'aconseguïen amb una més gran difusió de la indústria *popular*, com ell anomenava la indústria rural dispersa, domèstica i poc especialitzada, que podia intercalar-se amb les feines agrícoles.

Com a exemple dels efectes positius de la dedicació industrial, Campomanes proposava dues províncies (per fer servir la seva expressió) de les més poblades del regne, Galícia i Catalunya. La prosperitat comparativa d'aquestes dues "províncies" s'explicava, en opinió seva, precisament per la importància que hi tenia la indústria, naturalment la *indústria sense fàbrica* pròpia d'aquella època. Però Campomanes plantejava també una comparació entre l'economia de Galícia i la de Catalunya que, vista retrospectivament, sorprèn d'allò més. Afirmava, en efecte, que

aunque parezca más brillante el comercio de Cataluña, y más lucroso, como lo es en efecto a ciertos pueblos y fabricantes de aquel Principado, es más general y benéfica la constitución de Galicia, y mucho más sólida y duradera (pp. LXXII-LXXIII; el subratllat és meu, J.T.)

Ja es veu que la capacitat de predicció econòmica no era el fort del fiscal del *Consejo de Castilla*. Però Campomanes no escrivia això a la babalà, sinó que interpretava les seves informacions d'acord amb prejudicis i concepcions que compartia amb altres governants i ideòlegs. En què es fonamentaven aquests comentaris i pronòstics? Per a ell,

una de las causas principales del fomento de las artes en Cataluña consiste en que los oficios se miran en el pueblo con el mismo honor que la labranza [mentre que] en las demás Provincias de España se miran los oficios con desprecio por la mayor parte: de modo que la idea y voz de artesano o menestral está en oposición con el aprecio común (pp. LXVIII-LXIX)

Aquest avantatge diguem-ne "cultural" estava contrarestat, però, segons Campomanes, per la "muy perjudicial práctica de haber reducido en Cataluña a gremios exclusivos a los artesanos" (p. LXIX) i, com es llegeix en un altre capítol del mateix opuscle, "nada es más contrario a la industria popular que la erección de gremios y fueros privilegiados" (p. CIX). A Galícia, en canvi, no hi havia tants gremis, o no hi tenien tanta força, i això havia permès l'estreta unió de l'agricultura, la cria de bestiar i la indústria popular (en forma de fabricació casolana de llenç), que feia la seva constitució econòmica *mucho más sólida y duradera* que no la de Catalunya.

No tothom interpretava la realitat de la mateixa manera, ni tan sols tots els "il·lustrats". La contraposició entre valoració social de la menestralia, element positiu, i existència de gremis, element negatiu, era equivocada a parer d'Antoni de Capmany, un home implicat també en projectes "il·lustrats", empleat a Madrid i membre de la *Real Academia de la Historia*, coneixedor extraordinari de l'economia i de la història de la seva Catalunya natal. Capmany és



Els obradors artesans han funcionat des de l'Edat Mitjana sense canvis remarcables. Gafes d'espardenyer del segle XIX (Foto Ramon Manent)



La revolució industrial arraconarà les antigues estructures i transformarà radicalment les formes de vida dels catalans, tot i que la Inquisició encara seguirà activa fins a mig segle XIX. "Bòria avall" oli de F. Galofré Oller (Foto Ramon Manent)

Hostal de la Bona Sort, de Barcelona, l'any 1919, quan els viatjants catalans ja s'estenien arreu de la Península Ibèrica (Foto Institut Amatller)

Els primers tallers de màquines catalans sorgiren al redós d'una indústria arrelada de segles a la nostra terra: la dels teixits de llana i de cotó. Els primitius tallers de construcció de maquinària tèxtil eren fusteries. **Ferran Soldevila**

autor, al costat d'altres obres de molta més profunditat i extensió, d'un *Discurso económico-político en defensa del trabajo mecánico de los menestrales, y de la influencia de sus gremios en las costumbres populares, conservación de las artes, y honor de los artesanos* publicat el 1778 també a la impremta de Sancha, a Madrid. Capmany no veia els gremis principalment com a monopolis, com a privilegis que impedièn la competència i el progrés de les "arts", sinó sobretot com la institució que permetia el seu arrelament:

Mientras el trabajo se mire con poco aprecio, estará en manos estrañas, como entre los Espartanos estaba en las de los llotas, y en Roma en las de los esclavos y bárbaros (...) Las artes se abrazarán sin repugnancia siempre que cada oficio sea una propiedad sólida y permanente de aquella clase de familias del arte respectivo (pp. 19-20)

Per a Capmany, l'ambient social favorable que a Catalunya tenia l'activitat industrial en general, i la respectabilitat de què gaudia la menestralia en particular, es devien en gran mesura a l'existència de gremis, que feien que les famílies artesanes se sentissin "propietàries", i en aquest sentit responsables, d'un ofici, una propietat diferent de la rústica però propietat socialment reconeguda. L'exclusivisme gremial havia d'entendre's d'aquesta manera.

La prosperitat industrial de Catalunya tenia, per a Capmany, arrels profundes en el passat. També en aquest punt la seva opinió diferia de la de Campomanes, que afirmava, en el *Discurso* de 1774, que era recent i vinculada a la dinastia borbònica:

Andrés Navagero, Embajador de Venecia, refiere en su viaje de España, que en el año de 1523, en que pasó por Cataluña, estaba casi despoblada, y llena de delinquentes y bandidos, por el abuso de sus leyes municipales. Y en la misma constitución permaneció hasta el presente siglo, en que la nueva planta de gobierno que la dio Felipe V restableció la justicia; animó la industria; y con el acantonamiento de las tropas, se fomentaron insensiblemente las manufacturas (p. LXXII)

En aquestes apreciacions hi havia un biaix interessat, explicable per les responsabilitats polítiques de l'autor i la voluntat d'afalagar la dinastia que ell servia. Però també encaixaven amb la visió de les coses pròpia dels "il·lustrats". O de la majoria, perquè alguns, amb una formació dife-

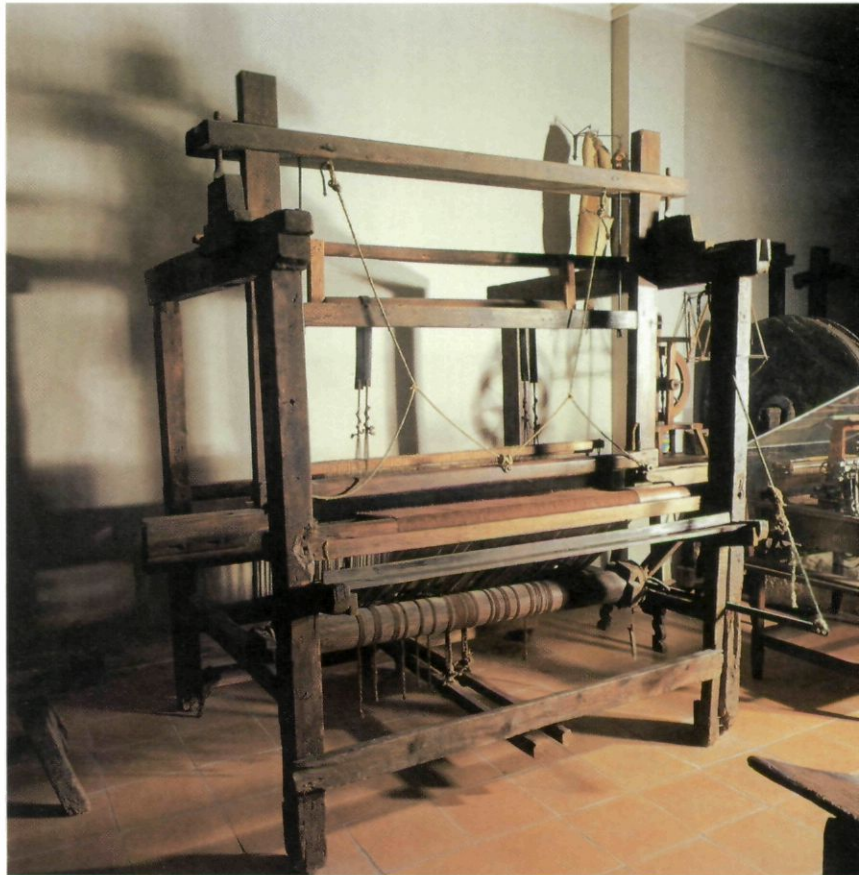
rent o de procedència diversa, com Capmany, veien les coses d'una altra manera i criticaven els que

ignorando que en Cataluña las artes y oficios son tradicionales desde el siglo XIII, han creído que las guerras de sucesión de principios de éste, y el acantonamiento de las tropas, animaron la industria y las manufacturas; sin reparar en que de los innumerables ramos de artes que florecen en aquel principado, sólo cinco o seis tienen relación con el vestuario, armamento y forniture de la milicia; y que el vasto comercio y navegación, en que igualmente lleva una incomparable ventaja a las demás provincias en este siglo, de ningún modo depende del decantado acantonamiento de tropas; pudiéndose aplicar las mismas reflexiones con respecto al admirable estado de la agricultura en todos sus ramos (Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona, Madrid, 1792, vol. III, p. 314)

En altres províncies, escrivia Capmany, el govern havia fet despeses semblants, o més grans encara, sense que això hi hagués representat un estímul efectiu per al creixement agrícola o industrial. La despesa pública fructificava a Catalunya gràcies a una singular moral col·lectiva, a una particular escala de valors afaïçonada per les antigues institucions i la tradició industrial i mercantil del país. Partim d'aquesta discussió i mirem fins a quin punt eren fondes les arrels de la indústria catalana del set-cents, quina relació tenien amb els gremis, i si tenia prou solidesa per servir de fonament de posteriors desenvolupaments.

L'ECONOMIA CATALANA EN ÈPOCA DE CANVIS

Com escrivia Capmany, "en Cataluña las artes y oficios son tradicionales desde el siglo XIII", però no cal retrocedir tan enrere en el temps per trobar els fonaments de la fàbrica d'Espanya del segle XIX. En rigor, no hi ha pròpiament continuïtat entre la indústria de la Catalunya medieval i la indústria del segle XIX. La principal indústria catalana medieval era la draperia, la fabricació de roba de llana de qualitat. Es tractava d'una activitat molt centrada a les ciutats, a Barcelona sobretot, però també a Girona i a Perpinyà, i depenia fortament de les possibili-



Teler manual del segle XVIII per a la producció artesana de teixits, rústic antecedent de la maquinària industrial emprada cent anys més tard. Museu de Reus (Foto Ramon Manent)

El mercader català topa sovint amb situacions de perill i atracaments. Exvot d'un comerciant català de llanes, del segle XVIII (Foto Ramon Manent)



Matrimoni menestral de Reus a mitjans del segle XVIII. MAMB (Foto Ramon Manent)

Plaça i mercat de poble. Institut Agrícola Català de Sant Isidre (Foto Ramon Manent)

En una societat encara fortament feudalitzada i en la qual les velles categories medievals de ciutadans honrats, mercaders, artesans i menestrals no havien prescrit, l'aparició, de la burgesia industrial i comercial que seria l'eix de la societat catalana, i el creixement de l'assalariat, significava una transformació molt radical i d'incalculable abast. Ferran Soldevila

tats d'exportació a mercats exteriors. Circumstàncies diverses que aquí no poden examinar-se, tant en l'esfera de la política com de l'economia, van provocar la pèrdua progressiva d'aquests mercats mediterranis durant el cinc-cents i els sis-cents, alhora que a la Península Ibèrica, i dins Catalunya mateix, s'intensificava la presència de teixits estrangers. Les indústries urbanes orientades a l'exportació declinaren aleshores de forma irreversible. La draperia barcelonina del segle XVII era només una ombra d'allò que havia estat dos-cents anys abans.

Els canvis comencen a l'agricultura i vénen de Ponent

La decadència de la draperia barcelonina no significava pas que a Catalunya s'extingís la fabricació de roba de llana, com en canvi sí que desapareixia d'algunes àrees de la Corona de Castella en què abans havia prosperat. A la Catalunya del segle XVII la fabricació de roba de llana canviava de característiques i sobretot de localització, s'anava fent important en comarques que havien tingut poc relleu en el mapa tèxtil del Principat a l'edat mitja. Això era resultat de canvis que tenien la seva principal manifestació en l'agricultura.

En efecte, per parlar dels orígens de la indústria moderna a Catalunya cal referir-se breument a les transformacions de l'agricultura, en particular a una de molt relleu, la producció de vins i d'aiguardents estimulada per canvis que tenien una dimensió europea. El seu punt de partida va ser la penetració de mariners i comerciants del Mar del Nord (holandesos, anglesos, bretons, hanseàtics) a la Mediterrània. No és que abans hi fossin desconeguts, és clar, però no tenien la importància mercantil que hi assoliren a partir d'aleshores. L'inici sol situar-se pels voltants del 1590, quan un seguit de males collites posà en evidència la incapacitat de les agricultures mediterrànies per sostenir el fort creixement de la població urbana en els decennis anteriors. El preu del pa a les ciutats italianes i ibèriques tendia a créixer més que en altres regions d'Europa, i en aquell final de segle sovintejaren les males anyades i les dificultats de proveïment. Aleshores va ser necessari recórrer als grans especialistes del comerç internacional de cereals, els holandesos, que feia temps que cada any transportaven des de les costes del Bàltic cap a les del Mar del Nord

carregaments de gra que hi havien esdevingut imprescindibles.

Organitzades generalment des d'Amsterdam, trameses massives de cereal collit a les regions bàltiques i carregat a Reval, a Danzig o a altres ports, alleujaren en aquells anys les dificultats de proveïment de nombroses ciutats mediterrànies. Entre 1600 i 1630, més de la meitat dels vaixells noliejats per anar de Danzig a Amsterdam feien en realitat un viatge que incloïa escales en ports italians o ibèrics per descarregar-hi cereal. Amb el blat o el sègol arribava també l'altre gran producte alimentari del Nord, el peix salat.

Les circumstàncies de crisi no podien fer-se permanents, i a partir de 1630 les arribades de cereal del Nord a la Mediterrània esdevingueren infreqüents. La regió tornava a ser autosuficient en anys normals, un cop redimensionada la seva economia urbana. Però els comerciants del Nord ja havien descobert les possibilitats de negoci de la regió mediterrània. Continuarien venent-hi cereals en les males anyades, quan els preus pujaven molt, però s'establiren sobretot com a proveïdors regulars de peix salat, d'espècies i de productes ultramarins i, cada cop més, de manufactures, teixits principalment. Les *new draperies* d'Anglaterra, dels Països Baixos o del nord de França representaven una competència que les indústries urbanes d'arrel medieval no podien suportar.

Al mateix temps, però, s'obrien oportunitats noves per a d'altres sectors de les economies mediterrànies: els retorns cap al Nord abaixaven el cost de transportar-hi productes específics del Sud que hi podien tenir bona sortida. Des del principi, britànics i holandesos s'enduïen vins peculiars (com ara les *malvasies* originàries de la Mediterrània oriental), barrella, fruita seca (figues i panses, sobretot) i seda.

En canvi, inicialment la viticultura mediterrània no participava gaire en la satisfacció de la demanda de vins comuns i d'aiguardents que aleshores creixia molt a gran part d'Europa. Durant el segle XVII, en efecte, es popularitzava el consum d'aiguardent sota formes diverses (aigualit, mesclat, aromatitzat...). La França atlàntica, la Charente i la vall de la Dordonya sobretot, era la principal productora dels aiguardents que ja se subministraven amb regularitat als soldats dels exèrcits de Lluís XIV i d'altres sobirans; també



Les imposicions i les taxes que posen traves a l'activitat econòmica del país d'ençà del 1714 no són ben rebudes pel poble. "Crema de paper segellat" oli del segle XIX. Museu Comarcal de Manresa (Foto Ramon Manent)

La prosperitat de Catalunya es fa visible així que ve la pau, o sigui després del tractat de Viena del 1725. La limitació del conreu dels cereals a favor de la vinya, a més d'induir a l'artigatge de terres incultes i a la introducció del contracte de "rabassa morta", va comportar la creació d'una indústria d'exportació, la de l'aiguardent, que va fer pes en la balança mercantil catalana. Ferran Soldevila



*Farga catalana.
Martinets dels segles
XVIII i XIX que es
conserven al Museu
Comarcal de Ripoll
(Fotos Ramon
Manent)*

dels aiguardents que formaven part imprescindible del proveïment dels vaixells que feien travesies llargues. De la França atlàntica igualment procedien els aiguardents que anglesos i holandesos distribuïen més al Nord, sovint reelaborats, afegint-hi gustos i aromes exòtics.

La situació va canviar durant l'últim terç del segle XVII, amb la guerra comercial declarada per la França de Colbert contra Holanda, esdevinguda guerra de debò a partir del 1672. La confrontació interrompia l'activitat holandesa a la França atlàntica. Al mateix temps, ofería una oportunitat per a altres potencials subministradors del mateix producte, per exemple regions mediterrànies costaneres que ja tenien relació amb el comerç holandès i anglès. Podien ocupar el lloc de França i reforçar d'aquesta manera la seva integració en una economia atlàntica que guanyava dinamisme. No totes les possibles candidates aprofitaren l'ocasió, per raons diverses en cada cas. Catalunya sí, en termes que mereixen un comentari.

Durant la segona meitat del segle XVII, i arran de la penetració angloholandesa abans esmentada, les relacions exteriors de l'economia catalana ja havien consolidat unes pautes ben diferents de les de temps medievals. El port de Barcelona havia deixat de ser un port exportador d'articles manufacturats i reexportador d'articles de luxe, com a l'edat mitjana, i s'havia transformat en un importador net d'aliments i de manufactures, de teixits principalment. I l'orientació cap a l'Atlàntic era molt acusada. De l'Atlàntic procedien, a finals del segle XVII, més de la meitat de les importacions fetes pel port barceloní, bàsicament queviures, colonials i teixits. En els decennis finals del XVII, la major part d'aquestes importacions ja es devien pagar amb l'exportació de productes vitícoles, sobretot aiguardent.

La manuscrita *Historia de la Junta de Comercio*, obra d'Eugenio Larruga, inclou un document que il·lustra sobre la curiosa geografia de l'aiguardent a l'Espanya peninsular del 1690. Segons aquesta font, l'aiguardent destinat a l'exportació es destil·lava en una localitat d'Andalusia oriental, tres de Múrcia, cinc del País Valencià i algunes poblacions aragoneses (n'esmenta tres, i afegeix que n'hi ha més). De Catalunya, en canvi, relaciona *cinquanta-quatre* poblacions (de les quaranta-quatre que es poden identificar clarament, onze es troben al Penedès i dinou en comarques tarragonines).

Sobta la implantació d'aquesta tan desigual activitat exportadora en regions espanyoles que tenien, aparentment, aptituds semblants per fer aiguardents. La precocitat i la intensitat de la participació catalana en l'exportació d'aiguardents no s'expliquen per inexistentes avantatges naturals, sinó més aviat per l'existència, al Principat, de formes d'accés a la terra que facilitaven la resposta dels productors als estímuls del mercat. També hi ajudava un sistema fiscal que ignorava l'*estanco* vigent a la Corona de Castella i deixava lliure la producció i l'exportació de vins i aiguardents. En el moment del conflicte successori, els catalans eren ben conscients d'això: en la Cort de 1701 es condicionà la inicial adhesió a Felip V, entre altres coses, al següent:

podrer tràurer y enviar liberament a altres regnes los fruits y altres coses de què abundan y en particular lo vi, tant en espècie com fet de aquell ayguardent, del qual per cullirsen vuy tanta abundància no podria beneficiarse, no trahentse liberament del Principat

L'especialització vitícola d'algunes comarques, la producció de vins comuns i l'exportació d'aiguardents eren eines potents d'integració en un espai mercantil molt ampli. Projectes com els de Feliu de la Peña i altres, que a finals de segle XVII preveien el ressorgiment del potencial econòmic català, s'han d'entendre a partir d'aquesta realitat, optimista i expansiva, renovadora, voltada cap a l'Atlàntic, les rutes cap on anaven els aiguardents, però on es trobava també la que duia cap a les colònies americanes per les quals se sentia, a Barcelona, un interès cada cop més gran. Per als portaveus de les *elits* econòmiques barcelonines es tractava, sobretot, de posar Barcelona i Catalunya en una via de transformació que les fes assemblar a Amsterdam, i Holanda, amb l'establiment d'un port franc, la creació d'una gran *Companyia Nàutica Mercantil Universal*, la consecució del permís per traficar directament amb Amèrica...

¿Quina relació té tot això, és a dir, l'arrencada de l'especialització vitícola i el reviscolament de les ambicions comercials barcelonines, amb els fonaments de la moderna indústria fabril, la que faria de Catalunya *la fàbrica d'Espanya*? Més del que pot semblar a primera vista.



Liquidada la Guerra de Successió, els catalans s'escampen arreu de la península fins al punt que un observador que recorria Espanya l'any 1770 declara que gairebé no hi ha poble important on no s'hagi establert algun català per vendre medias, cotones y —dada interessant— zapatos. Ferran Soldevila

En certs aspectes de molta consideració la Catalunya del segle XVIII no va perdre el tren com la del segle XV. El tomb de la monarquia setcentista cap al despotisme il·lustrat, antesala del règim democràtic de tipus rousseaunià, no la va trobar desprevinguda com la hi havia trobada l'aparició de les monarquies en el moment de formació del que la història en diu nacionalitats. Ferran Soldevila

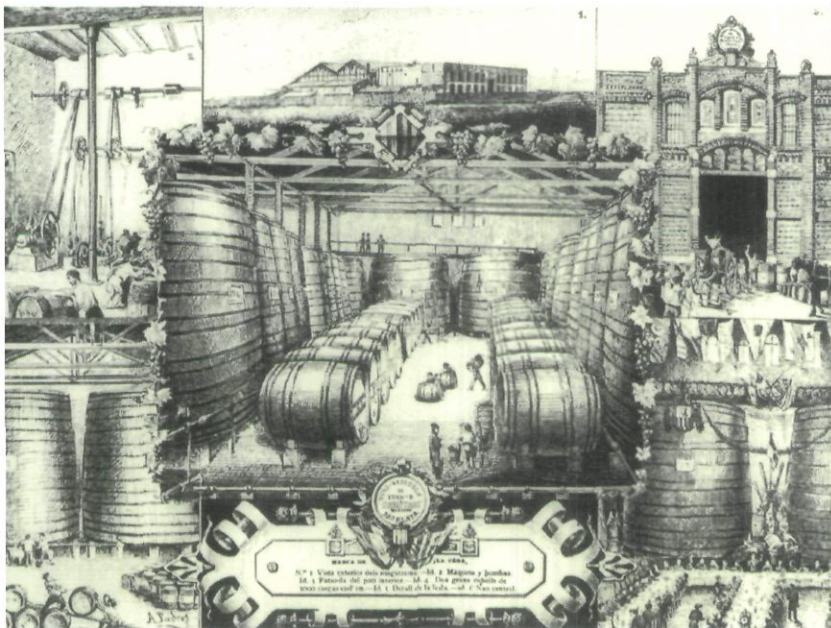


Ascens i consolidació de la indústria vilatana

L'especialització vitícola d'algunes comarques, que s'estendria i s'intensificaria en el segle XVIII, afectava de diverses maneres les "indústries" tradicionals (sobretot les tèxtils, que fabricaven productes de consum corrent, i que necessitaven molta mà d'obra). Les oportunitats per exportar aiguardent i la consegüent especialització de l'agricultura d'algunes comarques (com el Maresme, el Camp de Tarragona i el Penedès) hi feien córrer més diner i segurament milloraven la seva capacitat de compra de béns de consum, de roba en primer lloc. Que podia ser estrangera, i de fet ho era generalment la de qualitats mitjanes i superiors. Era normal que fos així en una economia oberta com la catalana, amb poca protecció aranzelària i que s'integrava cada cop més estretament amb altres que eren molt competitives en aquesta matèria.

A les botigues de Barcelona, però també a les de Reus i a les de Mataró, hi havia cap al 1700 més roba estrangera que mai. Pel que fa a la roba més senzilla, la de preus més baixos, les coses eren diferents. Els costos de comercialització i de transport jugaven en contra dels gèneres que venien de lluny. Els productors locals estaven ben situats per captar l'increment de demanda que es pogués produir entre els consumidors més modestos, que eren també els més nombrosos. De fet, en els inventaris que coneixem de botigues amb una parròquia popular, en localitats mitjanes o petites, que servien la demanda de menestrals i dels pagesos de la rodalia, és poca la roba estrangera que hi consta, quan n'hi ha. En aquests inventaris, però, la roba de *la terra*, majoritària, no era exactament de producció *local*, de la mateixa població o comarca. Solia procedir d'unes comarques determinades, que des de mitjan segle XVI s'havien anat especialitzant en una producció que abans, en època medieval, era més dispersa. Junt amb l'especialització vitícola d'unes comarques, doncs, progressava també una incipient especialització "industrial" en altres, i els dos processos no estaven pas deslligats. De fet, es potenciaven.

Poblacions del Moianès i la Plana de Vic, principalment, i també algunes del Berguedà i del Bages, són les que apareixen citades més sovint en les relacions d'existències de roba barata. També



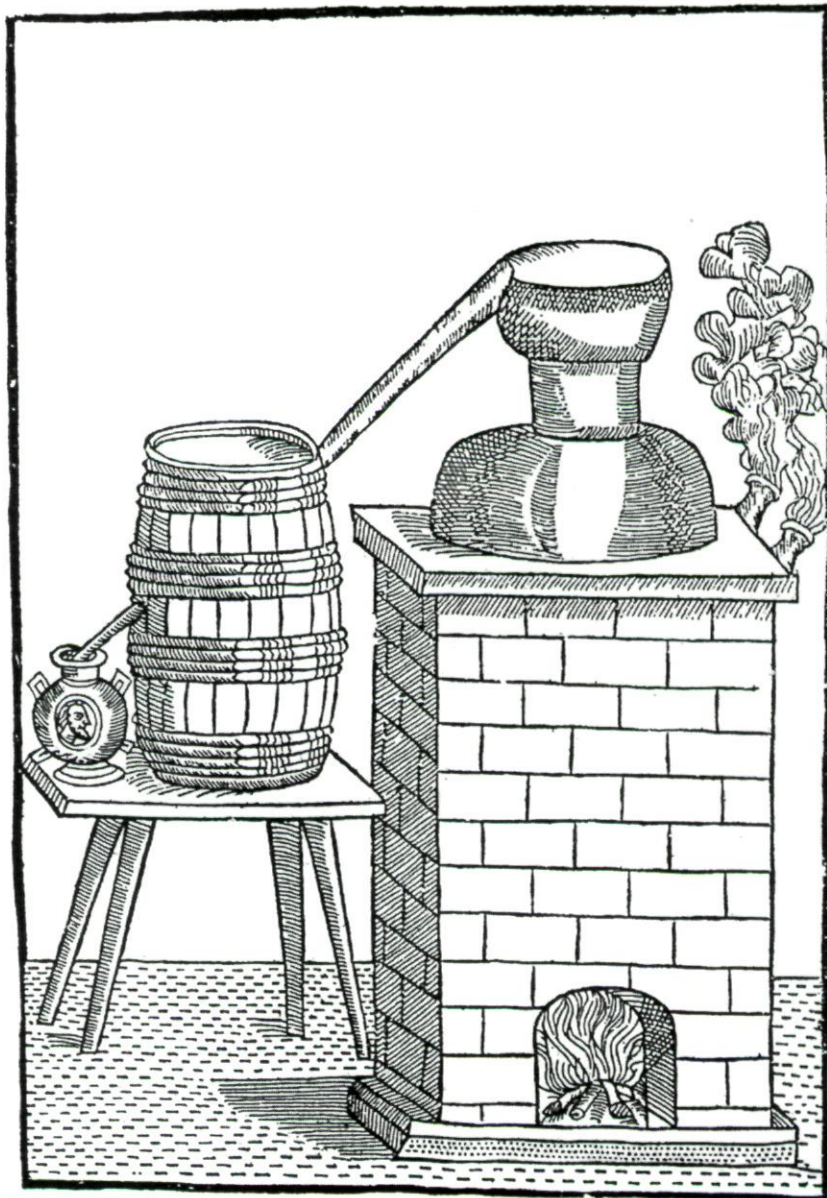
Marca de fàbrica de "La Vini-vitícola", empresa importadora de vins i aiguardents catalans, creada a Riu de la Plata, República Argentina, pel reusenc Francesc de P. Maristany (Foto IMH)

s'hi troben poblacions del Vallès i de l'Anoia, i, en fi, de comarques de muntanya on el treball de la llana tenia una antiquíssima tradició.

En canvi, no hi figuren centres productors importants en un passat no gaire remot, com Reus, que amb altres localitats del Camp havia destacat en la fabricació d'estamenyes. I és que la dedicació vitícola no era un bon entorn per a la indústria "popular", perquè li disputava la mà d'obra a causa de la intensificació del conreu, l'aparició d'activitats relacionades amb l'elaboració, l'envasat i el transport de vins, la destil·lació d'aiguards, etc. D'aquesta incompatibilitat, se n'adonaven prou els contemporanis. Dècades més tard, el 1780, quan el procés ja s'havia aprofundit molt, els regidors de Montblanc, referint-se a la draperia que en èpoques anteriors hi havia tingut certa importància, afirmaven que *"la extinció de fàbricas de lana procedía principal, y casi exclusivamente, de haverse dedicado las gentes al plantero de viñas"*.

Però la gent de Montblanc havia seguit comprant roba, i més que abans. Segurament havia crescut una mica el seu poder de compra; en tot cas, és segur que eren molt més nombrosos. Fins i tot si no augmentava el consum de roba per cap, hi havia molts més caps com a resultat d'una transformació de l'agricultura sense la qual no s'entendria una embranzida demogràfica particularment forta en la primera meitat del segle XVIII.

En resum, l'especialització vitícola no solament feia créixer poc o molt la demanda de roba, sinó que concentrava aquesta demanda acrescuda sobre un nombre menor de centres productors. El creixement de la demanda el captaven els paraires d'unes quantes comarques, situades en la faixa de territori que s'estén des de Camprodon i Olot cap a la Plana de Vic i el Berguedà, part del Bages, el Moianès, part del Vallès i els encontorns de Montserrat, fins a Igualada. Hi havia aquí una certa tradició, de la qual són testimoni els gremis medievals de Vic, Berga o Manresa, refermada en el segle XVI i estesa durant el segle XVII a les àrees més rurals d'aquestes comarques. Així ho indica la reorganització o la fundació de confraries de paraires i teixidors en petites viles i pobles, des Castellerçol i Moià (el 1616 i el 1618) a la Pobla de Lillet (el 1667), de Centelles (el 1646) a Voltregà (el 1627), a Sant Quirze de Besora (el 1679) o a Torelló (el 1688), etc... Els teixidors, els especialistes més característics de la indústria, i



Alambic artesà. Del Llibre dels secrets d'Agricultura, Casa Rústica i Pastoril, editat l'any 1617.

Fins als darrers anys del segle passat la indústria aiguardentera fou una indústria rural. Encara que dintre les viles i els nuclis urbans hi hagués un gran nombre d'aparells destil·ladors, n'hi havia també moltíssims d'escampats per les masies de Catalunya.

Ferran Soldevila

Les qualitats de l'aiguardent fabricat a Catalunya eren diverses segons la graduació alcohòlica i segons el lloc on s'hagués d'exportar. El consum local i el mercat hispano-americà preferien els anisats, mentre Anglaterra, Holanda, Rússia i altres punts del Nord d'Europa preferien l'aiguardent sec. **Ferran Soldevila**



Les comarques vinicoles de Tarragona conegueren una activitat intensa, al segle passat, en la producció i l'exportació de tota mena de derivats de l'alcohol. Alambic per a la destil·lació d'essències. Museu Municipal de Reus (Foto Ramon Manent)

El propietari viticultor, quan disposava dels mitjans necessaris per a tenir una "olla" d'aram per a "l'oficina d'aiguardent" —amb aquests noms eren coneguts popularment els alambins— en el redós de la finca, ell mateix convertia en aiguardent la seva collita de vi.

Ferran Soldevila

La indústria aiguardentera —que tingué els seus orígens a Reus en el segle XVI i a través dels reusencs passà a d'altres punts del Principat i d'Espanya— conegué un gran increment durant el segle XVIII.

Ferran Soldevila

els paraires, que articulaven les diferents fases d'un cicle productiu que era força complex, organitzaven des d'aquestes viles la feina de les famílies de pagès de la rodalia que intervenien sobretot en l'activitat més consumidora d'hores de treball, la filatura.

L'exemple de Borredà, que coneixem gràcies a una bona història local, pot il·lustrar el sentit de les iniciatives d'agregació (aleshores, però, no es parlava mai de "gremi", neologisme posterior). El treball tèxtil en aquesta localitat berguedana es documenta des d'època medieval, però s'hi intensificà el segle XVI, quan uns quants paraires i teixidors començaren a formar un petit nucli vilatà a l'entorn de l'església parroquial. A mitjan segle XVII, una dotzena de caps de família demanaven a l'abat de Ripoll, senyor de Borredà, l'aprovació d'una confraria de paraires i teixidors per agrupar tota la gent d'aquests oficis i també per poder tenir "senyal" distintiu (una *marca* comercial, en certa manera) per a la roba que feien. El 15 de juny de 1669 l'abat i baró aprovà la confraria i les seves ordinacions, que fixaven les condicions d'aprenentatge i d'accés a la condició de mestre; establien així mateix el procediment pel qual cada any, quinze dies abans de la diada del patró (Sant Joan Degollat), s'elegien els dos mestres *sobreposats* de l'ofici, que havien de fer complir les normes sobre l'organització de la feina i la qualitat de la roba fabricada. Els *sobreposats* eren els dipositaris dels ploms que identificaven (amb les lletres B.O.) els draps de Borredà en fires i mercats i en botigues de tall.

La fundació de la confraria reflectia la consolidació d'un grup de menestrals i el fet que ja no treballaven només per servir la demanda del veïnat; sancionava, doncs, l'inici d'una dedicació industrial que, en el cas de Borredà, reeixí. Vint anys després de la fundació de la confraria, s'hi teixien encara força *escapolons*, és a dir, trossos de roba sense tir fix, per encàrrec de gent del terme i rodalies que duia la seva filassa als teixidors. Però a Borredà es teixien principalment draps i estamenyes de catorze lligatures, és a dir, roba senzilla, que pràcticament tota anava cap a Barcelona, prova que Borredà s'havia inserit en circuits comercials d'abast regional. Cent anys després de la fundació de la confraria, el triple de telers teixien tres cops més peces que a finals del segle XVII, sempre de la mateixa mena.



La manufactura de teles estampades o "indianes" marca, des del segle XVIII, els inicis de la revolució industrial a Catalunya. Museu d'Història de la Ciutat de Barcelona (Foto Ramon Manent)



Venda d'indianes en una botiga de teixits barcelonina, a començaments del segle XIX. Oli de Gabriel Planella. Museu d'Història de la Ciutat (Foto Ramon Manent)

DELS MESTRES ALS FABRICANTS

No hi ha bona informació quantitativa sobre el segle XVII, però sí que hi ha prou referències per dir que prefigurava la situació que es coneix del segle següent. Cap al 1765, aproximadament dos terços dels telers per a roba de llana de Catalunya es concentraven en poblacions de la Plana de Vic, el Lluçanès, el Moianès i el Bages. A Sabadell i Terrassa, Esparriguera, Olesa i Igualada hi havia també una considerable concentració, amb un nombre menor de telers però que teixien roba de més qualitat, que ja començava a ser coneguda i valorada per consumidors d'altres regions d'Espanya. I el total de telers, a Catalunya, era en aquesta data entre tres i quatre cops més gran que en acabar la guerra de Successió. Fins a cert punt tenia raó Campomanes quan vinculava la prosperitat de l'economia catalana, i en particular la industrial, als governs dels primers reis Borbons. Però aquesta influència no era resultat únicament, ni principalment, de mesures tan concretes com aquelles a les quals ell ho atribuïa, la despesa militar sobretot. La relació és més complexa. El desenllaç de la guerra de Successió havia donat lloc a modificacions en el context polític i institucional que amplificaven els efectes que en l'economia catalana tenia el canvi agrari ja en curs; dit

d'una altra manera, el desenvolupament previ havia preparat bé l'economia catalana per aprofitar les oportunitats que es van presentar dins del nou escenari institucional i polític.

És cert, d'altra banda, que els primers governs borbònics van demostrar una genuïna preocupació pel foment de la indústria —amb resultats més aviat pobres, en general. Algunes disposicions no van tenir efectes pràctics, com ara el reial decret de 1726 que ordenava *"que en adelante todos mis vasallos, sin excepción de personas algunas de estos mis Reynos, usen y se vistan sólo de los géneros de Sedas y paños fabricados en España, y no de otros"* i donava sis mesos de termini per consumir les existències de roba estrangera. Però sí que van tenir efectivitat mesures com el decret de 1719 que ordenava que els uniformes d'oficials i soldats es fessin amb draps i folres fabricats a Espanya, obrint així oportunitats als fabricants, que, a Catalunya, molts van saber aprofitar.

Hi ha un canvi institucional que és destacable per la seva incidència directa sobre el comerç. El 1714 es decretava la supressió dels *puertos secos* i, des d'aleshores, Aragó, València i Catalunya passaven a considerar-se *"provincias unidas a las de Castilla"* en matèria de duanes; el 1717 s'ordenava el trasllat de totes les duanes a ports de mar i a les fronteres terrestres amb altres regnes, llevat del cas de les províncies basques i de



La industrialització de Catalunya té una de les fites fonamentals en la introducció de les indians, tècnica d'estampació que, al llarg del segle XVIII, farà servir moltes de fusta.
Arquitectura industrial a Catalunya

Navarra. Es tractava d'una unió duanera prou imperfecta, fins i tot deixant de banda el cas d'aquestes *provincias exentas*. Ni existia encara un aranzel comú de tots els territoris amb l'exterior, ni tampoc havien desaparegut totes les duanes interiors, *portazgos* i altres drets de trànsit.

Tanmateix, gros o petit, desapareixia un entrebanc per a la circulació de mercaderies entre Catalunya i altres territoris d'Espanya, inclosos els de l'antiga corona d'Aragó. Poc o molt, això havia de tenir un doble efecte, de creació de comerç, per una banda, i, per altra, de desviació de comerç, és a dir, d'alteracions en la composició i en la direcció dels intercanvis. Pocs anys després, el 1724, ja es podia escriure que la insuficient producció de cereals a Catalunya

se suple ahora en gran parte de lo que passa de Aragón, y Castilla, adonde viene por consecuencia porción de dinero, que antes se extrahía a Francia, y aun a Berbería, y otras partes, y a veces lo satisfacen [els catalans] con la permuta de encages, y otros géneros, que introducen a lo interior en mayor cantidad (Gerónimo de Uztáriz, Theórica, y práctica de Comercio y de Marina, p. 139)

Sense donar massa valor a afirmacions tan vagues com aquestes, no deixen de ser significatives. És difícil avaluar l'impacte efectiu de l'abolició de duanes sobre el comerç català. L'economia

catalana era força oberta abans de l'abolició, i el canvi més gran derivat de les mesures de 1714 i 1717 era la supressió dels drets que es pagaven per entrar a Aragó (el 10 per cent) i a Castella (el 15 per cent), sobretot si es té en compte que la roba que anava a Castella per terra pagava drets d'entrada i de sortida a Aragó abans de pagar els d'entrada a Castella. La supressió d'aquests aranzels acumulatius sí que canviava el tractament dels productes catalans respecte dels estrangers en els diferents mercats espanyols. Abans de la guerra de Successió, els teixits catalans que es venien a Aragó pagaven pràcticament els mateixos drets que els teixits francesos; després del 1717, sense que augmentés la càrrega aranzelària sobre els productes estrangers, els teixits catalans que anaven cap a Aragó, o cap a altres parts del regne, estaven desgravats en comparació amb anys enrere. D'aquesta manera es feien una mica més competitius respecte dels productes locals i dels estrangers i això podia introduir-los en aquells mercats.



Motlle d'estampació d'indianes. Museu d'Història de la Ciutat de Barcelona (Foto Ramon Manent)

De Verdú a Valdemoro: nous mercats per a la indústria

Les implicacions per a la menestralia catalana del canvi de dimensió i de naturalesa dels mercats poden intuir-se a partir d'un cas particular, excepcionalment documentable a través dels papers d'una família de paraires d'Igualada. En els darrers anys del segle XVII, quan aquesta vila era encara un centre productor més aviat modest, els paraires igualadins venien la seva roba principalment a les comarques de Ponent, en menor mesura al Camp de Tarragona i, encara menor, a comerciants de Barcelona. Es coneix el lloc de venda (de primera venda) de les peces fabricades entre juliol de 1696 i desembre de 1697 per Josep Torelló, un home jove, de vint-i-cinc anys, que feia poc que s'havia establert com a mestre. Quasi totes eren peces de drap setzè, de qualitat mitjana tirant a baixa, doncs. Una es va vendre a Vila-rodona, a l'Alt Camp, i la resta en terres de

Ponent, a Tàrrrega, Balaguer, Arbeca, Guissona... En aquesta orientació ponentina, la destinació principal de les peces d'en Torelló va ser la fira de Verdú, on els paraires d'Igualada i altres punts es trobaven amb botiguers i revenedors d'aquelles comarques.

Setanta anys més tard, al capdavant del negoci hi havia el seu fill Josep, que havia arribat a obtenir el títol (i els avantatges) de *fabricant reial*. El negoci havia pres una volada extraordinària, i Josep Torelló devia ser un dels fabricants de roba de llana més importants de Catalunya. Fabricava, aleshores, vint-i-cinc vegades més peces que son pare a les acaballes del segle anterior, i el valor era força més alt perquè es tractava, fonamentalment, de draps vint-i-sisens.

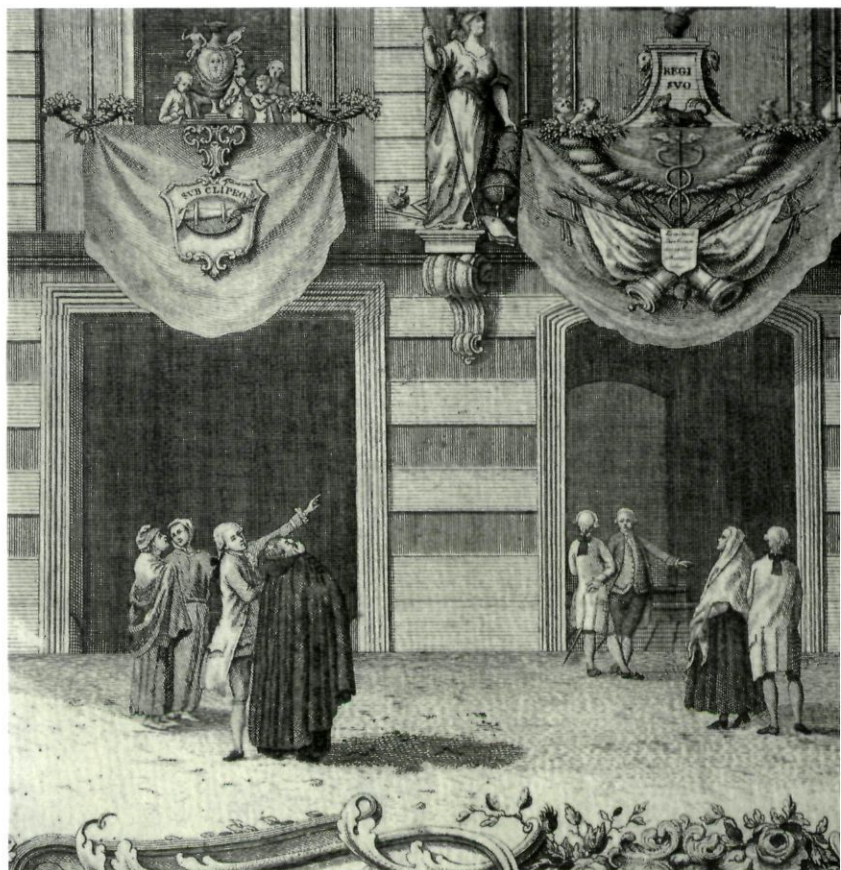
Aquest segon Josep Torelló continuava venent en mercats de Ponent, però molt més enllà; una fira continuava centrant la seva campanya anual de vendes, però no era la de Verdú sinó la de Valdemoro, prop de Madrid, segurament el més important espai de negociació mercantil per a tota Castella la Nova. Entre els clients de Josep Torelló en els anys seixanta del set-cents seguia havent-hi botiguers de Cervera, de Balaguer, de Vilanova de Meià o de Lleida... Però a penes comptaven. Valien molt més les vendes que feia a l'Aragó, des de Tamarit de Llitera i Osca fins a Calataiud passant per Saragossa, que representava gairebé la quarta part del valor total de les vendes els anys 1762-1764. Però la majoria de vendes, pràcticament dos terços del valor total, es feien a Madrid i Valdemoro.

L'entrada en mercats espanyols i, en aquest cas, de l'Espanya interior, era un element clau de l'èxit empresarial dels Torelló; era, en general, un element clau de la forta expansió de la indústria llanera catalana, una expansió que en preparava altres, innovadores. Aquests mercats nous no venien donats com a resultat automàtic d'una determinada política econòmica; els mercats se'ls havien de "construir" els fabricants. Per això val la pena aturar-se a veure, en detall, com es feia.

La col·locació dels teixits en aquests mercats allunyats es basava en relacions amb comerciants locals que anaven a comissió, amb els quals es mantenia contacte epistolar i també directe mitjançant el viatge anual d'algun membre de la família. Es pot reconstruir el caràcter d'aquests desplaçaments a través de la correspondència que Josep Torelló rebé la tardor del

1764 del seu hereu Josep Torelló i Borrull, anomenat familiarment *Po*, un home de trenta-sis anys que ja tenia hereu i quatre filles. Josep Torelló *menor*, Po, sortí d'Igualada a començaments d'octubre per anar cap a Lleida, a vendre hi draps i encarregar oli, i a Saragossa, on era per les festes del Pilar, i s'hi va entretenir alguns dies. L'únic comerciant local citat nominalment per Po en les seves cartes des de Saragossa és Josep Torres, català de naixença, de Copons precisament, amb qui els Torelló tenien tractes des d'anys enrere (el 1737 Torres ja estava empadronat a Saragossa com a mercader). De Saragossa Po anà cap a Molina de Aragón, on feia anys que els Torelló es proveïen de llana bona. El dia 27 d'octubre escrivia que havia comprat 171 saques de llana mitjana i fina. La llana no se l'enduïa ell, és clar, sinó que la preniën carreters catalans que feien el recorregut en sentit invers. El 4 de novembre, quan Po ja havia marxat de Molina, Juan de Hombrados, el venedor de la llana, escrivia a Josep Torelló *major* que una segona partida de la llana comprada ja la traginaven cap a Igualada "*Morera y compañeros carreteros de essa*".

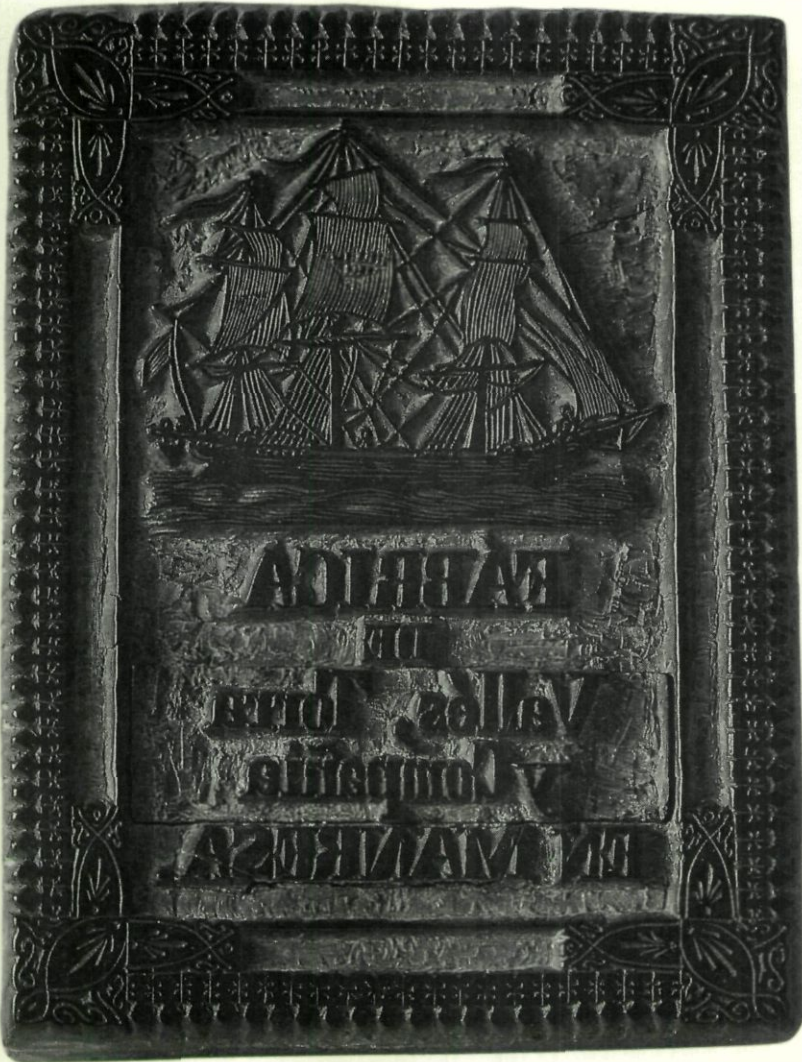
El 31 d'octubre Po ja era a Madrid i tot seguit anava a Valdemoro a vendre hi draps que prèviament havien estat tramesos al *correspondent* dels Torelló a la capital, Ramon Nadal i Guarda, un important comerciant madrileny, mataloni d'origen, que tenia botiga oberta al carrer Alcalà, davant l'església del Buen Suceso. El dia 9 de novembre, el jove Torelló escrivia des de Valdemoro: "*nosaltres estam bons gs. al Sr. la fira va a poch a poch però penso que aurem fets uns 13.000 rs. demà diu que se comensa lo millor Déu y M^a Santíssima nos fàcian gràcias que vage bé, no só més llarch que men vas a missa que després non podria hoir*". El 17 de novembre, dos dies després d'acabar-se la fira, Po en feia un balanç més aviat positiu: "*gràcies al Señor nons podem queixar*". Havia venut draps per valor de 45.000 *reales de vellón*, tot i que només n'havia cobrat 28.000 i havia hagut de fiar la resta, a sis i dotze mesos. En resposta a presumibles inquietuds de son pare, l'hereu Torelló escrivia, el primer de desembre, que es tractava de parroquians solvents: "*lo Sr. Cayetano [Cayetano Franques, un altre comerciant català] també los fia y molts anys ha, y diu que may li an faltat a un diner*". En la mateixa carta anunciava que de seguida tornaria cap a casa "*ab algun carro de confiansa*" perquè s'havia venut el matxo amb què marxà d'Igualada.



Fet i fet va passar nou o deu setmanes fora de casa. El calendari i la ruta del viatge devien repetir-se amb regularitat cada any, com es desprèn d'altres documents del mateix fons familiar. Es veu clarament que en Torelló *menor* no era un marxant ambulat que anés d'ací cap allà venent roba i carretejant la llana i l'oli que comprava. El transport de la roba s'anava fent al llarg de l'any a través de l'espessa xarxa de traginers catalans que lligaven el Principat amb altres regions espanyoles; els pagaments o els cobraments es feien a vegades mitjançant lletres de canvi o, més sovint, "cartes ordre" o vals que eren un rudimentari però efectiu mecanisme de compensació. La feina de l'hereu Torelló quan viatjava consistia a fer tractes amb clients importants, recollir informacions sobre el mercat, dirigir personalment les operacions a la fira, contractar en els mercats d'origen les primeres matèries, passar comptes amb els comissionistes... Donava al negoci familiar una important dimensió mercantil, s'implicava en la "construcció" d'un mercat per als gèneres catalans.

Estatge d'un fabricant d'indianes del segle XVIII (Foto Ramon Manent)

La prosperitat setcentista es va deure a l'encert gairebé providencial de l'escomesa cap a la indústria de les indianes o, d'una manera més àmplia, la del cotó.
Ferran Soldevila



Gravat al boix del segle XVIII
per a la impressió d'una
Marca de fàbrica manresana
(Foto Ramon Manent)

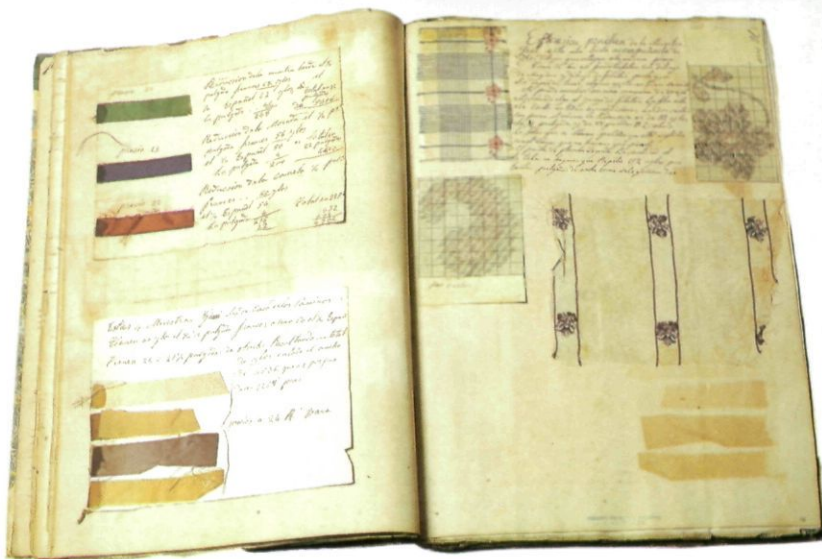
Però la construcció del mercat no era únicament fruit de l'empenta d'alguns fabricants, sinó que tenia també una dimensió col·lectiva, "nacional" que diria Capmany, que val la pena comentar. En efecte, en totes les cartes adreçades per Josep Torelló *menor* al seu pare durant el viatge resumit més amunt, només hi ha una persona esmentada pel seu nom que no sigui catalana, el senyor Hombrados, de Molina de Aragón. Els altres, en Nadal i Guarda a Madrid, en Franques a Valdemoro, en Torres a Saragossa, els traginers Morera i Serrador... tots eren catalans. En Josep Torelló havia passat unes quantes setmanes fora de Catalunya, però envoltat de paisans, d'informadors com en Nadal, que des de Madrid donava instruccions precises sobre els articles que es vendrien millor... O com en *Cayetano* Franques, que a Valdemoro li explicava a qui podia fiar. Havia actuat amb la protecció d'una xarxa de seguretat comercial, per allò que alguns autors han anomenat una "diàspora mercantil".

La implantació en mercats com els de l'Espanya del segle XVIII no era una qüestió estrictament comercial com avui s'entendria: en contextos institucionals i culturals com aquell, les incerteses que envolten els tractes, la inseguretat i la dificultat dels transports, l'escassetat i poca fiabilitat de la informació, els riscos i alhora la necessitat de fiar als clients, tot plegat reclama formes especials d'organització (igualment com, en el present, les reclamen els tràfics il·legals que no poden passar pels canals institucionals que rebaixen els costos que l'economia actual anomena "de transacció"). Les "diàspores mercantils", grups de comerciants que són estranys al medi on treballen, són idònies per a l'activitat comercial i financera en aquestes circumstàncies. La singularitat nacional o confessional, preservada per aliances endogàmiques i per l'escassa integració en la societat local, creen confiança mútua, faciliten la cooperació i donen canals exclusius per a la circulació d'informacions econòmicament significatives. En definitiva, les connexions que dona el fet de pertànyer a una "diàspora" són poderoses armes comercials en economies endarrerides. I, de fet, això és visible a l'Espanya del segle XVIII, plena de negociants estrangers, i en la qual fins el comerç a la menuda de moltes comarques es trobava en mans de marxants forasters, francesos i maltesos sobretot.

Els catalans podien també actuar com una "diàspora mercantil" i competir amb les que ja estaven establertes. Durant gran part del segle XVIII, els traginers i comerciants catalans podien ser vistos com a estrangers en molts llocs d'Espanya. I potser es consideraven ells mateixos estrangers, en tot cas prou diferents per actuar com ho feien les "diàspores" d'estrangers de debò: associació preferent amb paisans, predomini dels casaments amb dones de la mateixa procedència regional, especialització en tràfics relacionats amb l'economia d'origen. Però és clar que es tractava d'una diàspora singular, en el sentit que els seus membres podien considerar-se —i ser considerats— estrangers, però no ho eren des del punt de vista del dret públic. Això la convertia en una diàspora especial, potser molt competitiva. En tot cas, va ser un bon instrument de penetració en els mercats que la transformació i expansió de l'economia catalana reclamava. Una penetració i implantació molt notables, sobretot en el més important centre de consum, Madrid. Eugenio Larruga, secretari durant molts anys de la *Real Junta General de Comercio*, escrivia, a finals de segle

Las provincias (...) que más intereses sacan de la Corte por un verdadero comercio suyo activo, son las de Valencia y Cataluña (...); la segunda saca mucho más en los diferentes géneros de sus fábricas que entran continuamente, siendo los renglones más principales, paños, bayetas, estameñas, indianas, lienzos pintados, papel y medias de seda (...). De curtidos entra un renglón considerable (Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España, t. I, pp. 82-83)

El valor anual, segons Larruga, de les manufactures catalanes venudes a Madrid supera amb escreix el de les exportacions de productes de tota mena (agrícoles i industrials) cap a les colònies americanes fetes des del port de Barcelona l'any 1793. No s'ha de menystenir la importància de les vendes a les colònies, sobretot pel guany mercantil extraordinari que a vegades proporcionaven. Però aquesta era una relació fràgil, i de fet els mercats colonials continentals es van perdre ja des de principis del segle XIX. És la xarxa comercial que s'havia començat a construir durant el segle XVIII per la Península la que serviria de suport per a l'expansió fabril del segle XIX, és amb l'establiment d'aquesta xarxa que es posaven els fonaments mercantils de la *fàbrica d'Espanya*.



Fins a èpoques recents, l'activitat econòmica, sotmesa a rígides ordenances reials, gaudia de poca llibertat d'empresa. Privilegis de la vila de Cervera, segle XVIII (Foto Ramon Manent)

Port de Sant Feliu de Guíxols, centre neuràlgic de la florent exportació tapera de les comarques gironines, als segles XIX i principis del XX. Museu Marítim de Barcelona.

La indústria alcohòlica i l'exportació a què donava lloc constituïen un dels factors més importants del comerç exterior de Catalunya. Des de les Corts de 1702 fins a l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre, les entitats que vetllaven per l'economia de Catalunya no cessaren de manifestar que aquell comerç era un dels més importants en la balança de pagaments del Principat. **Ferran Soldevila**



Aquesta creació col·lectiva que era la "diàspora mercantil" catalana, i el seu resultat, la construcció d'un mercat a Espanya per a productes industrials catalans, no servia únicament els interessos de fabricants com els Torelló. Servia també de canal de comercialització per a molts altres, era el conducte a través del qual els productes de mil obradors menestrals més podien assolir una difusió abans impensable.

De les indústries rurals a les fàbriques de debò

En l'últim quart del segle XVIII, l'activitat industrial tradicional, sense fàbrica (en el sentit modern de la paraula), tenia a Catalunya envergadura suficient per configurar-hi un paisatge social i econòmic ben particular, almenys en algunes comarques. Un *oidor* de l'Audiència barcelonina, Francisco de Zamora, el descrivia el 1787, referint-se a la Plana de Vic, per on passava:

el modo de mantenerse tanta gente en poco terreno es que, en las villas y lugares, casi todas [sic] son gentes de oficio; y los demás, empleados en fábricas de pelaires [és a dir, en la indústria llanera a domicili]. Y éstas [sic], además de esto, todavía se emplean en la agricultura, y en cualquier tiempo del año que haya buena sazón, todos salen al campo; y al invierno y en días de lluvias trabajan en sus casas. Los que no tienen oficio, en días de estorbo hacen la cocina y demás mecánicas de casa, y la demás familia se ocupa en hilar. La comida de todo el año es la de harina del maíz y el pedazo de tocino. El vino usual pocos lo

beben; pero yendo corrientes las fábricas de pelaires, todos viven acomodados. Pero si no andan bien las fábricas, especialmente las de pelaires, todo son trabajos, porque toda la tierra [...] está poseída por los dueños de las masías, que son muy ricas, y la gente de dentro de las villas y lugares no tienen más que sus manos e ingenio (Diario de los viajes hechos en Cataluña, pp. 62-63)

No s'ha de veure només la cara "industrial" d'unes comarques en què el treball de la terra seguia essent fonamental. Però és difícil exagerar la importància de la transformació d'actituds que això implicava. I sorprèn que Campomanes, que en principi hauria d'haver estat ben informat, no s'adonés de la "ruralització" de la indústria a Catalunya, o, més ben dit, de la incipient "industrialització" de la seva ruralia. En qualsevol cas, es tractava d'una transformació plena de possibilitats. La multiplicació del nombre de famílies pageses acostumades, per necessitat, a diversificar molt la seva feina representava una disponibilitat de treball que es combinava amb les connexions comercials i la competència tècnica dels organitzadors d'aquesta indústria per donar a l'economia rural una gran plasticitat.

I també receptivitat a les innovacions, com ho demostra la ràpida incorporació d'aquestes comarques a partir del 1780 a la producció industrial innovadora per excel·lència en aquells moments, la cotonera. La fabricació d'indianes o d'altres especialitats de teixits de cotó augmentà molt durant el darrer terç del segle XVIII a Catalunya: cap al 1792 el consum de fibra que feia la in-

dústria (multiplicat per set en els vint anys anteriors) era molt considerable, equivalent a un sisè del que feia l'anglesa. A més del pintat i del tissatge, la indústria catalana començava aleshores a integrar la filatura en un procés que es completaria el 1802 amb la prohibició de les importacions de filassa. En aquest procés, els cotoners van mobilitzar inicialment el potencial de treball de les famílies pageses. Els era relativament fàcil, perquè podien aprofitar les xarxes de treball a domicili establertes abans pels paraires, molts dels quals, al seu torn, es feien cotoners, o subcontractistes de cotoners. Per això la filatura manual del cotó no es difonia pel Principat en funció únicament dels costos de transport respecte a Barcelona, el centre importador i distribuïdor de la primera matèria. Ho feia, en gran part, en funció de la prèvia implantació d'indústries rurals, com la llanera, que preparava l'oferta de treball i l'organitzava.

I aquestes comarques de l'interior no feien només el paper de diligents proveïdores de mà d'obra ensinistrada i poc o molt organitzada, sinó un de més actiu. El cas de Berga n'és exemple. Cap al 1780 s'hi havia introduït la nova indústria, per iniciativa, entre d'altres, d'alguns paraires. Segons que informava el corregidor el 1786, ja hi havia onze fabricants i un total de cent trenta telers d'indianes (a més de set de mitges de cotó i vuit de mussolines) a la vila, que passava de 3.200 habitants. La filatura del cotó en floca d'origen americà donava feina per fer a casa a moltes famílies de la vila i rodalies. Segons la resposta d'un informador local al qüestionari tramès per Francisco de Zamora el 1789, i referit al partit de Berga,

las mujeres y niños se aplican en algunas operaciones del campo, como escardar los trigos, pero esto dura poco, a lo que más se aplican es en el hilar lana, algodón y cáñamo, y los niños y viejos en sacar las



Destí habitual de les exportacions catalanes i una presència constant al folklore nacional: l'Havana, capital de Cuba. Plànol de la ciutat, al segle XVIII (Foto Ramon Manent)

A Catalunya es filava i es teixia i s'exportava des dels ports, com Reus-Salou i Tarragona. La llibertat d'indústria decretada a Cadis, el 31 de maig de 1813, permetia a qualsevol espanyol o estranger resident a Espanya instal·lar, lliure de traves gremials i sense permís ni llicència, les indústries o artefactes que desitgés. Ferran Soldevila



miesses hace el algodón de pepita, y en cardar y tejer algodón, se hila con tornos con unas nuevas máquinas, que cada muger hila una libra cada día muy fino (subratllat meu, J.T.)

La implantació cotonera en comarques com aquesta no es basava doncs únicament en l'aprofitament de reserves de mà d'obra barata per tal de diferir la incorporació d'innovacions tècniques. De fet, la filatura es va mecanitzar aviat. Pel 1790 ja hi havia una trentena de *jennies*, i entre aquest any i el 1795 Ramon Farguella, *Maixerí*, ideà i construí una màquina encara moguda a mà que triplicava la capacitat de la *jenny* de Hargreaves. La "berguedana" és el símbol de la consolidació a Catalunya d'un sector cotoner integral, des de la filatura fins al pintat. Però la "berguedana" simbolitza igualment el paper actiu de les economies rurals en transformació en la gestació de la moderna Catalunya industrial.

En parlar de la indústria cotonera, però, s'ha de mirar cap a l'economia urbana, fonamentalment la barcelonina. La fabricació de teixits de cotó, motor del primer desenvolupament de la indústria fabril a Catalunya, era més que cap altra una indústria barcelonina. I això tant per la seva implantació a la capital i entorns com pels seus orígens mateixos a Catalunya.

Al principi del segle XVIII s'havien anat posant de moda per Europa i les seves colònies americanes els teixits de cotó estampats de procedència asiàtica, que popularitzaven sobretot a través de les xarxes comercials atlàntiques amb les quals Catalunya tenia lligams forts, com abans s'ha vist. A Barcelona va haver-hi la voluntat i la capacitat d'aprofitar les mesures governamentals de 1718 que prohibien la importació de teixits de seda i altres de procedència asiàtica, i sobretot la disposició del 1728 que expressament prohibia "*la introducción de tejidos de algodón, y de los lienzos pintados, ya sean fabricados en el Assia, o en la Africa, o imitados, o contrahechos en Europa*" i autoritzava només "*la entrada en estos Reynos del algodón no labrado, fruto proprio de la isla de Malta (...) y no otro alguno*".

A aixopluc de la competència estrangera gràcies a una protecció aranzelària força constant, es va passar de la inicial estampació de teles crues a integrar el tissatge, primer de cotons filats a Malta i, després, a Catalunya mateix. La protecció aranzelària valia per a tot el regne, però només a Catalunya van aparèixer iniciatives per aprofitar-



L'índiano, català enriquit a Amèrica, un personatge popular a la Catalunya del XIX, on aixeca edificis magnífics. Can Xifré, d'Arenys de Mar (Foto Ramon Manent)

Saló del palau Moja, del navilier i industrial Marqués de Comillas. Les pintures del Vigatà han estat restaurades recentment. (Foto Ramon Manent)

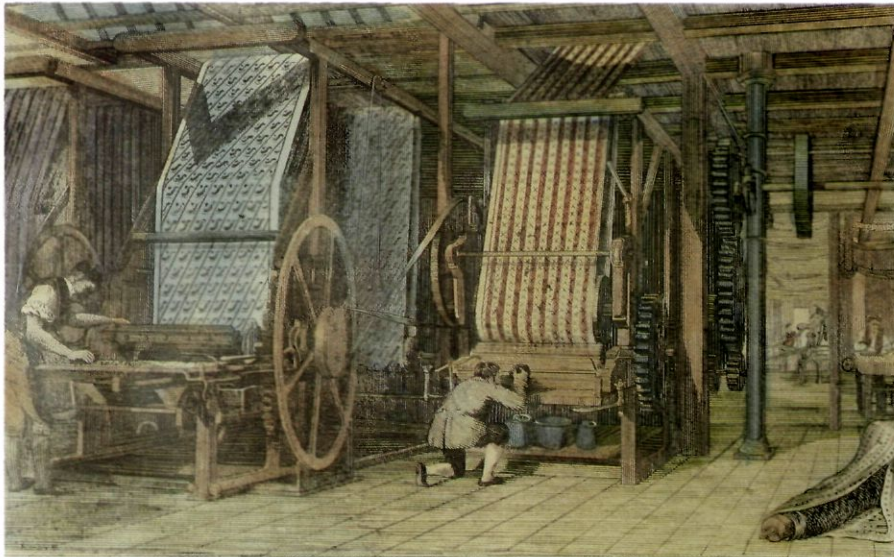
la; l'experiència prèvia, no pas medieval sinó la descrita més amunt, deu explicar en algun grau aquesta circumstància.

Fins a mitjan segle XVIII, la indústria era gairebé exclusivament barcelonina. En el context particular d'una activitat nova no agremiada, la fabricació de teixits de cotó va prendre la forma de la manufactura centralitzada. Les fàbriques d'indianes no eren com aquelles "fàbriques" de teixits de llana de la Plana de Vic del text citat més amunt, on el mot té el vell sentit d'activitats coordinades però sense implicar la concentració en un local i la direcció tècnica centralitzada. Les fàbriques d'indianes concentraven diferents fases del procés de producció en un mateix recinte, agrupaven els treballadors (a centenars, algunes) no pas per exigències estrictament tècniques sinó per reforçar el control, accentuar la divisió del treball i millorar la coordinació. La concentració i l'acumulació de capital que la manufactura requeria, la més exhaustiva divisió de les tasques i la ruptura amb les pautes d'organització dels antics oficis, tot això preparava i facilitava la recepció d'una mecanització que en el moment de començar la guerra del Francès ja anava prenent cos. En aquells anys, la indústria cotonera ja era un element característic del paisatge social barceloní, i els deu mil treballadors del sector que hi havia a la ciutat eren el nucli a partir del qual s'anava modificant la fesomia de les classes populars urbanes.

Entorn del 1800, escampada ja per molts punts de Catalunya, la indústria cotonera era clarament una indústria líder. Barcelona n'era el nucli princi-

pal i concentrava segurament un terç dels seus treballadors; era el centre que organitzava les relacions comercials exteriors per les quals arribava al país la seva exòtica primera matèria i a través de les quals es col·locava el producte en mercats llunyans. Per exemple les colònies americanes d'Espanya, que, sense haver estat mai la destinació principal de la producció catalana d'indianes, representaven tanmateix una part apreciable de la demanda efectivament assequible, la protegida.

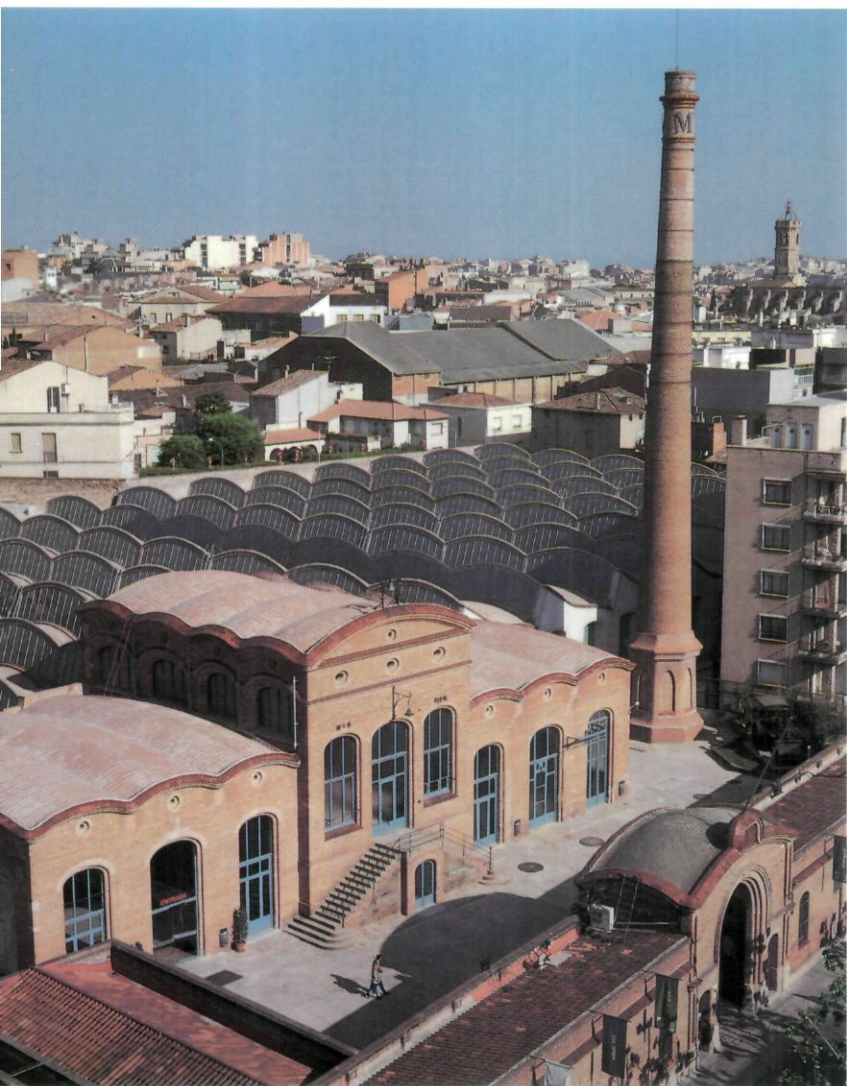
Barcelona era sobretot un gran centre administratiu i de serveis. Els 35.000 habitants de Barcelona al final de la guerra de Successió s'havien multiplicat per més de tres el 1787, quan la ciutat concentrava dins les seves muralles el dotze per cent dels catalans. Darrere aquesta dinàmica hi havia factors específicament urbans, com els que anaven lligats amb l'exercici de funcions administratives que aleshores es reforçaven. Però cal reconèixer-hi també els efectes de la transformació agrícola que arreu del Principat aprofundia la divisió del treball i fomentava activitats que feien créixer la població i les ocupacions típicament urbanes. Per exemple Reus, sense funcions administratives de relleu però indiscutible centre econòmic de les comarques de més forta especialització vitícola, va passar de 2.000 a 14.500 habitants entre aquelles dues dates. La cristallització d'aquests impulsos en estructures urbanes (mercantils, empresarials i altres) estables, capaces de resistir els vaivens de la conjuntura econòmica i de la política, seria un altre component del llegat deixat per la Catalunya preindustrial a la industrialització fabril que, el segle següent, la convertiria en *la fàbrica d'Espanya*.



Manufactura de teixits estampats a màquina, segle XIX (Foto Ramon Manent)

LA INDÚSTRIA FABRIL A CATALUNYA EN EL SEGLE XIX

Jordi Nadal i Oller



LA PENYORA ENERGÈTICA

L'aposta, fallida, pel carbó autòcton

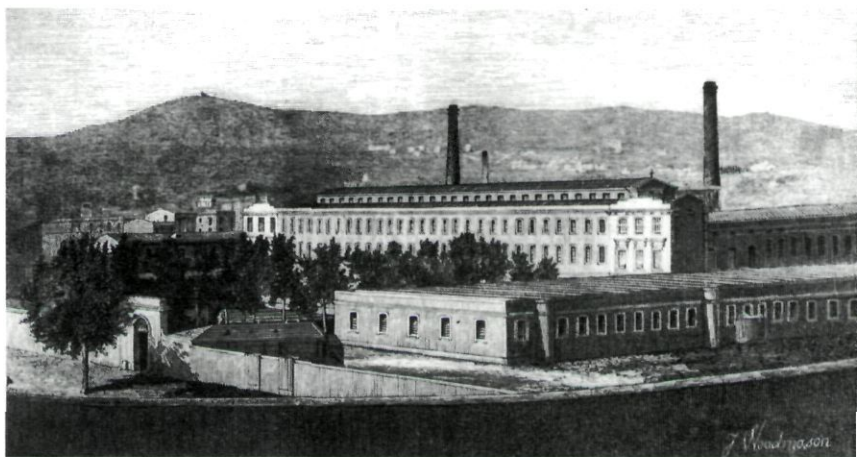
La manufactura mecanitzada, que és la fàbrica del segle XIX, es mou sota l'impuls d'un motor més potent, més constant i més regular que els motors tradicionals: els molins d'aigua i de vent (incloses les veles marineres) i, sobretot, la força muscular dels homes i dels animals, els anomenats "motors de sang". A partir de la industrialització, el motor per antonomàsia és la màquina de vapor, l'aparell que, per mitjà de l'aigua, converteix l'energia calòrica o tèrmica del carbó en energia cinètica o motriu. El canvi de motor s'acompanya, doncs, del canvi energètic. A l'època pre-industrial, l'energia dominant havia estat la del sol, l'astre que, en alimentar el món vegetal, determinava igualment la subsistència del món animal, així com la producció de llum i calor. A l'època industrial, la que compta és l'energia del carbó "de pedra", aquests terrossos negres i brillants sorgits de la fossilització, fora del contacte atmosfèric, de matèries orgàniques.

La màquina de vapor arribarà tard a Catalunya. Mentre la Baixa Andalusia fou un dels primerissims receptacles de l'invent de Watt i Boulton, ja a les darreries del segle XVIII, a l'altra punta d'Espanya els industrials catalans desconegueren el motor revolucionari fins que "Bonaplata, Vilaregut, Rull i Cia." decidiren emprar-lo a llur fàbrica del carrer barceloní dels Tallers. Això succeïa el 1833. L'any següent, l'anomenada "Companyia Catalana" establí la primera línia regular entre

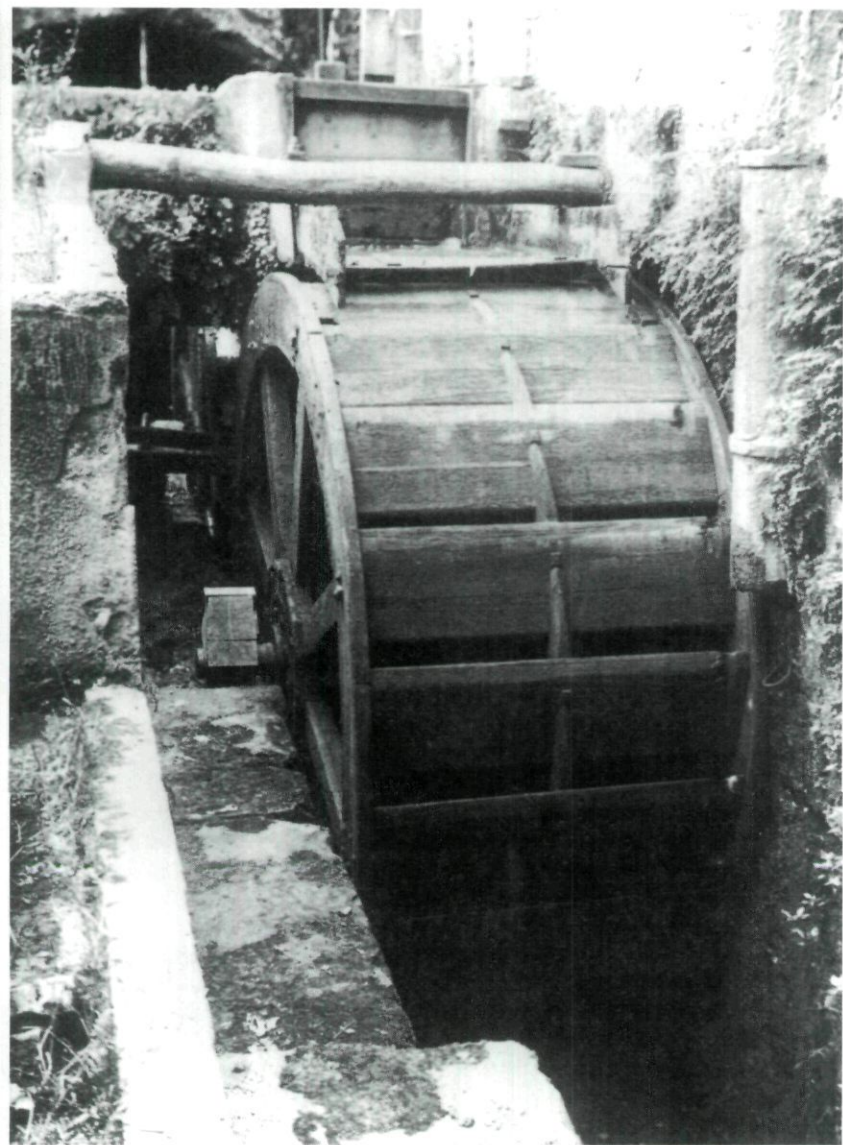
Barcelona i Ciutat de Mallorca, a càrrec del “paquet vapor El Balear”. Abans d’aquestes iniciatives, l’únic enginy de vapor existent a casa nostra era el que, a la capital, s’utilitzava per al dragat de les aigües del port.

La fàbrica cotonera d’en Bonaplata i la foneria annexa foren cremades la nit del 5 al 6 d’agost del 1835. Tot i una vida tan curta i un final tan desastrós, l’establiment serví de model a una legió d’industrials que cuitaren a imitar-lo. El 1840, en acabar la Primera Guerra Carlina, el nombre de vapors barcelonins pujava a 13; el 1848, a 69; el 1867a 144 . Al mateix temps, l’ascens dels vapors forans dibuixava una tendència semblant. Aquesta proliferació de les màquines fixes, que anà acompanyada de la de les màquines mòbils (vaixells de vapor i locomotores de ferrocarril des del 1848), acabà elevat al primer pla de les preocupacions el proveïment de carbó. D’on treure el combustible miraculós, que alguns començaven a anomenar “el pa de la indústria”? El d’Astúries no arribava, per ser car i no gaire bo. El del Regne Unit ho feia amb comptagotes, per causa del sobrepreu, elevadíssim, que li imposaven transportistes i duaners. Era imprescindible trobar-ne a casa mateix.

La “febre carbonera” s’ha estès, a les nostres terres, del 1840 al 1860 aproximadament. Els seus resultats han estat decebedors: lignit —carbó de baixa potència— a les conques de Calaf (de Sant Passalàs a Veciana i de Castellfollit de Riubregós a Prats de Rei, amb una extensió de 13.000 hectàrees) i de l’Alt Berguedà, i hulla a les aspriveses del Pirineu gironí, des de Ribes a Camprodon (conca de Sant Joan de les Abadesses). Atesa la llunyania de Barcelona, en tots els casos el conreu carboner s’ha vinculat al ferrocarril.



“La España Industrial” o Vapor Nou de Sants, creada el 1847, fou una de les manufactures capdavanteres del tèxtil català i la més gran de l’Estat. Actualment només se’n conserva la zona del jardí de les oficines, la qual s’integra en el parc que porta el seu nom (Foto IMH)



*Roda hidràulica de catúfols del Moli Paperer de Capellades
(Foto arxiu Nadal)*

*Els primers passos cap a la industrialització a Catalunya, a l'igual que a Anglaterra, és als molins dedicats a l'elaboració de paper, a la triturració del gra o a la fabricació de teixits de llana. **Arquitectura industrial a Catalunya***

La transformació de l'aigua en moviment en energia mecànica s'aconsegueix mitjançant la roda hidràulica, la qual, en diferents versions i amb la introducció de diferents avenços, ha estat un factor d'influència decisiva en el desenvolupament de l'economia en els sectors manufacturers des de l'Edat Mitjana, quan se'n generalitza l'ús. L'aplicació de la roda hidràulica fou present en explotacions com ara molins fariners, batans de llana, fargues, molins d'oli...

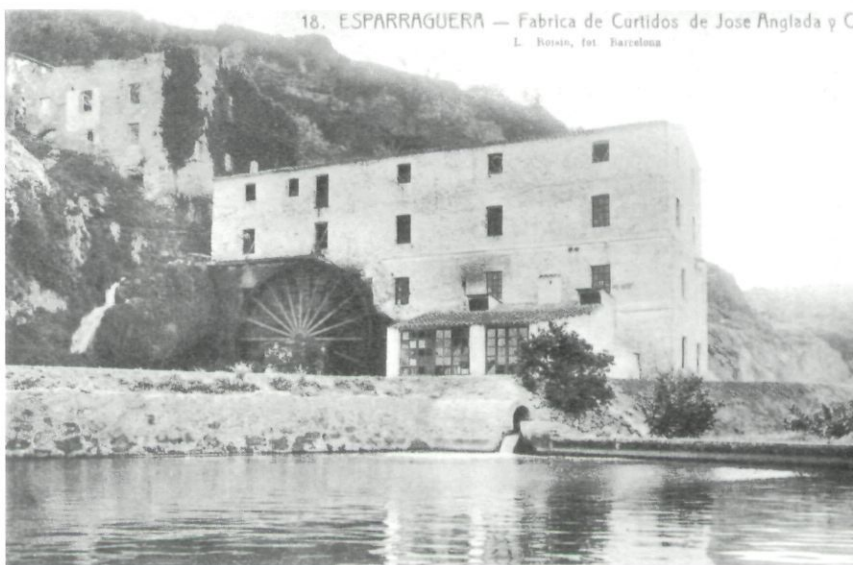
La línia fèrria de Barcelona a Saragossa ha arribat a Manresa el 1859 i a Lleida el 1860. Els anys anteriors, a mida que n'avançaven les obres, la conca lignítica de Calaf havia esdevingut l'escenari d'una mobilització creixent, en la que conflueixen diversos empresaris barcelonins i força especuladors locals. Al capdavant, tres companyies han acabat repartint-se el "negoci": la "Unión Minera", la "Central Carbonífera" i la "Cataluña Carbonífera". Les dues primeres compten en 1866, amb sengles tramvies fins a l'estació de Calaf; la segona disposa, a més, d'una bomba de vapor per al desguàs. Totes tres es queixen de les tarifes, massa altes, cobrades per la companyia ferroviària. De fet, el combustible no pot dur-se més enllà d'Igualada, en carro, i de Terrassa, en tren. Amb el temps, la situació tendirà a empitjorar. En els anys 1870, la facilitat de transport que representa la via fèrria juga menys a favor de l'expansió del lignit anoienc i segarrenc que de la penetració, Catalunya endins, de l'hulla britànica. En aquestes circumstàncies, la fusió de les tres companyies citades en una sola —la "Unión Minera", en 1869— ha servit de ben poc.

Uns problemes força semblants ha presentat l'explotació dels lignits de l'Alt Llobregat. Les companyies "La Carbonera Española" i "Carbones de Berga", nascudes cap a l'any 1860 per a arrencar el carbó pobre de Cercs, Peguera, Fígols, Vallcebre i Sant Julià de Cerdanyola, dipositen llurs esperances en un tren de via estreta que, a més d'unir Berga (després Guardiola) i Manresa, connecti, a la darrera població, amb el Barcelona-Saragossa. La primera sol·licitud ha estat feta el 1861. El tren només ha pogut arribar a Berga-Olvan el 1887 i a Guardiola-Bagà el 1904. Entremig, el 1890, ha tingut lloc la unió, a Manresa, de les dues línies per mitjà d'un allargament de tres quilòmetres, inclòs un pont de ferro sobre el Cardener. L'esforç ha resultat inútil. Àdhuc comptant amb un mitjà de transport modern, Barcelona ha continuat inabastable. Rendint-se a l'evidència, els homes d'una segona companyia "Carbones de Berga" acaben per buscar prop de les mines aquell consum que no troben a distància d'elles. El 1901 ha començat a produir al Clot del Moro, entre la Pobla de Lillet i Castellar de N'Hug, la primera fàbrica espanyola de ciment artificial. Immediatament, l'establiment, que és propietat de la "Cia. General de Asfaltos y Portland Asland, S.A.", ha esdevingut el principal client dels lignits de la conca veïna. Per a accedir-hi amb més facilitat, l'empresa cimentera cons-

truirà un altre carrilet, de via més estreta encara, entre Guardiola i Castellar, el 1914.

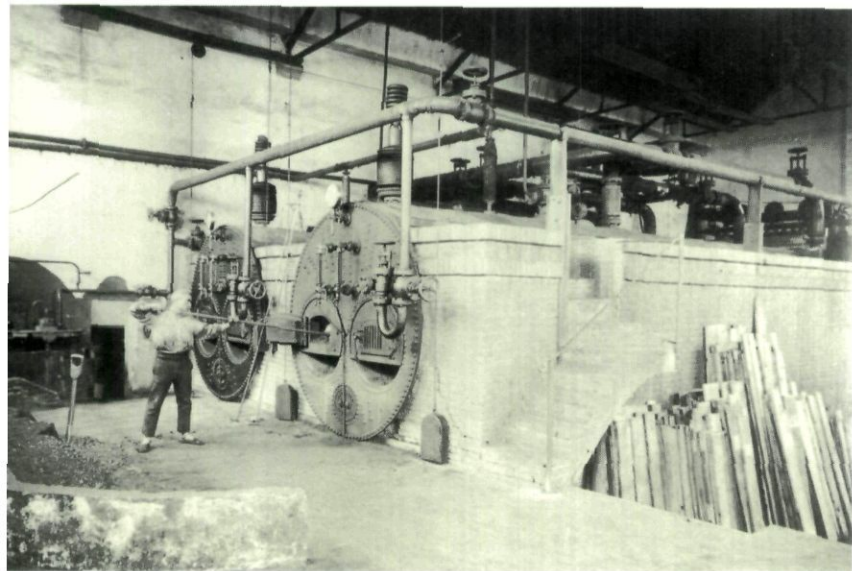
Tot i que les primeres notícies de la conca giro-nina daten de la darrera dècada del segle XVIII, l'interès per l'hulla de Sant Joan no es desvetllarà fins a la quarta dècada del vuit-cents, en relació amb la mecanització de la indústria regional. En acabar-se l'estiu de 1833, Josep Roura, catedràtic de "química aplicada a les arts" a les escoles de la Junta de Comerç, pioner de l'enllumenat de gas a Espanya i sogre de Ramon Bonaplata (soci, al seu torn, de "Bonaplata, Vilaregut, Rull i Cia."), n'havia mostrat un terròs a John Cockerill, el famós metal·lúrgic belga, de pas per Barcelona després de fer una estada a Madrid i al Nord. El 1838, en plena carlinada, el figuerenc Joaquim de Romà s'assegurà el registre i la possessió de les mines. El 26 de gener de 1844, aquestes foren arrendades a la societat "El Veterano Cabeza de Hierro", escripturada el juny següent, per un preu de 25 lliures diàries —266,6 rals—, a raó d'un sou per cada quintar extret, el que implicava una previsió de 500 quintars al dia, equivalents a unes 6.225 tones/any (500 x 41,5 kg. x 300 dies). A la pràctica, aquesta quantitat no seria assolida fins al 1874, de forma ocasional, i des del 1880, de forma contínua, per la qual cosa, tot i la seva rebaixa a la meitat, per conveni de 16 d'agost de 1846, el cànon exigut per Romà fou denunciat com a usuari, donant lloc a disputes i plets entre les dues parts. Van haver de transcórrer deu anys i mig per a què, mitjançant una transacció signada el 21 de gener de 1857, s'arribés a un acord.

La fi del contenciós miner ha permès encarar el problema del transport. El 15 de març de 1857, als dos mesos del compromís, es fa pública la signatura d'un pacte entre "El Veterano" i un grup financer catalano-francès, que lidera Miquel Ravella, comerciant a Barcelona. Poc després, el 7 de juliol, una llei reserva a aquestes persones la concessió d'una línia fèrria entre Granollers i Sant Joan de les Abadesses, a completar amb l'ús de la línia Barcelona-Granollers, ja activa. Malauradament, Ravella i els seus consocis no es posaran d'acord sobre els aspectes tècnics de la construcció. Uns defensen el sistema convencional ("rígid" o "ordinari"), que consideren inevitable. Els altres aposten pel sistema "Arnoux" o "articulat", que, en reduir dràsticament el radi de les corbes i adaptar-se als accidents del terreny, estalviaria bona part dels nombrosíssims ponts,



L'aigua, primer recurs energètic de les instal·lacions que inicien el pas de l'artesania rural a la manufactura industrial. Roda hidràulica de la fàbrica tèxtil de Reginars (Foto Teresa Llordés)

Fàbrica de curtits de Josep Anglada i Companyia, d'Esparreguera, amb la gran roda hidràulica que multiplicava la força motriu obtinguda del cabal del Llobregat (Foto arxiu J. Nadal)



Obrer carregant de carbó la caldera de la màquina de vapor d'una fàbrica tèxtil de Sabadell, a finals del segle XIX. La retribució més alta del normal compensava la duresa d'aquesta feina (Foto arxiu J. Nadal)

DISCURSO

SOBRE EL FOMENTO

DE LA

INDUSTRIA

POPULAR.



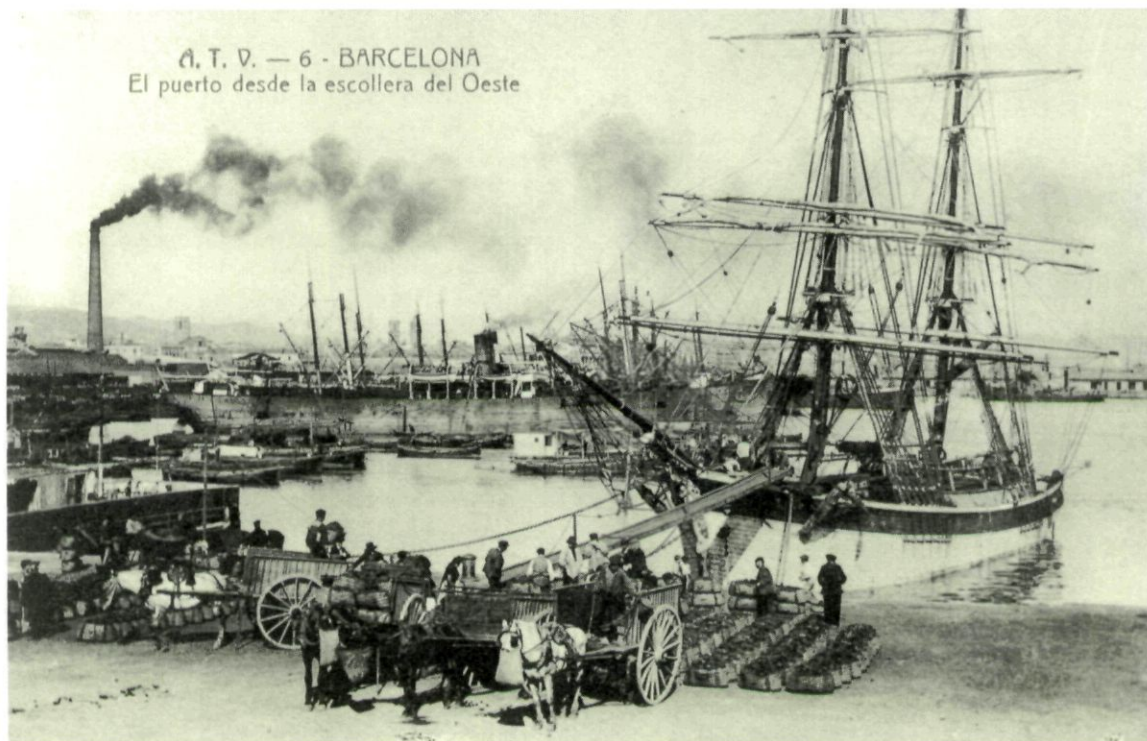
DE ORDEN DE S.M.Y DEL CONSEJO.

MADRID. En la Imprenta de D. ANTONIO
DE SANCHA. M. DCC. LXXIV.

tots els túnels i la major part dels murs de concenció inherents al primer. Com que la discussió s'eternitza, una Reial Ordre de 14 d'octubre de 1858 ha limitat a vint dies més el temps per a tallar curt. En lloc de contribuir a l'acord, l'últimatum ha tingut l'efecte d'agreujar la desavinença. Abans d'esgotar-se el termini, la vida de Ravella s'ha extingit. Privat del seu interlocutor principal, el poder públic opta per declarar sense efecte la demanda de concessió.

El desinterès per part dels possibles inversors que ha seguit al darrer episodi ha servit almenys per a convèncer el Govern que el marc legal no era l'adequat. En conseqüència, la llei de 29 de gener de 1862 ha promès una subvenció de 2,8 milions d'escuts (28.041.120 de rals), a raó de 270.000 rals per cada un dels 103,856 quilòmetres previstos, a qui es faci càrrec de la construcció de la línia. L'arribada de l'hulla pirinenca a Barcelona és vital no solament per a aquesta ciutat, sinó encara per a tota la costa mediterrània espanyola: els diputats catalans a Corts han presentat l'ajut a la ferrovia com un afer d'estat. Com s'esperava, el canvi de normativa multiplica les propostes. Tot i això, l'adjudicatari de la subhasta rematada el 14 de febrer de 1863 dona la sorpresa de renunciar al subsidi estatal i de rebaixar de 99 a 90 els anys de la concessió. Insensatesa o maquiavelisme? En temps d'agiotatge, com ho són els que precedeixen la crisi financera de 1866, tot és possible. En qualsevol cas, el rematant —la casa anglesa "Breusing y Cía.", instal·lada a Madrid— forma la "Cia. del Ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses", amb un capital de 76 milions de rals (40.000 accions de 1.900 rals), desemborsat en un 30 per 100, que és el mínim legal establert. Entre els socis de l'empresa hi ha la "General Rolling Stock Ltd. Co.", de Londres, atreta amb la promesa de proporcionar tot el material, tant fix com mòbil.

A. T. V. — 6 - BARCELONA
El puerto desde la escollera del Oeste



Descàrrega del carbó d'un veler atracat al port de Barcelona, a finals del segle XIX, mitjançant cistells de vímets i a pes de braços. Els carros de baranes indiquen que la mecanització encara no ha arribat als mitjans de transport (Foto arxiu J. Nadal)

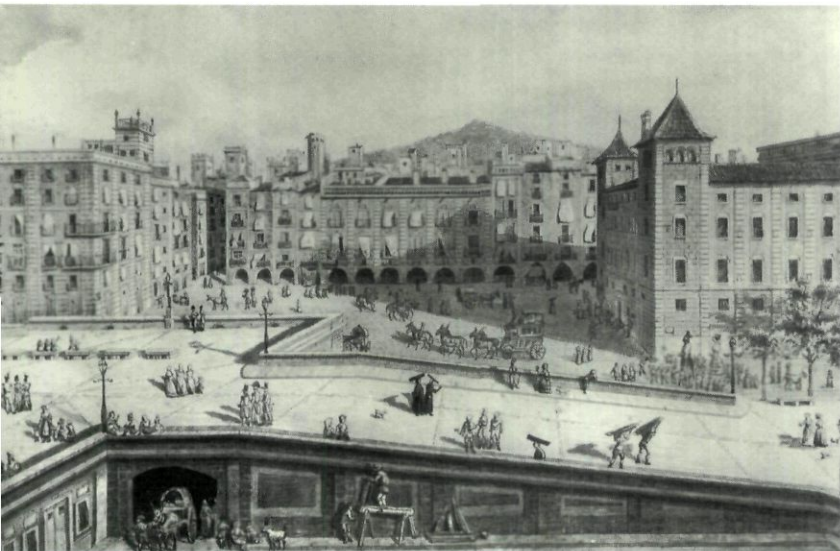
Aquesta promesa no serà mantinguda. Al mes d'haver-se constituït, l'empresa ferroviària ha confiat a un consorci de banquers franco-belga, la col·locació de 24.400 obligacions, per un nominal de 2.318.000 duros (12.200.000 francs) i un efectiu de 1.008.330. L'emissió posa la companyia en mans d'aquest sindicat bancari, el qual exigeix de participar en el proveïment del material. La "Rolling Stock" acusa Breusing d'haver-la enganyat. La discòrdia té l'efecte de retardar fins a l'abril de 1865 l'exigència del segon dividend passiu, d'un altre 20 per 100. Privada del capital estipulat i ofegada per les càrregues financeres, la societat avança inexorablement cap a la fallida. El 31 d'octubre de 1866, un decret del Ministerio de Fomento la declara dissolta; una setmana després, una Reial Ordre proclamarà la caducitat de la concessió. El balanç de dos anys i mig de treballs són 19 quilòmetres de terreny esplanat, sense ponts ni túnels.

L'obra executada és valuosa i no es pot abandonar. La salvaguarda dels interessos tant privats com públics n'exigeix la conclusió. "Havent-se arruïnat una companyia per haver prescindit de la subvenció de l'Estat", el Ministerio de Fo-

mento resta decidit a mantenir l'ajut promès el 1862, per bé que reduint-ne els riscos per a la Hisenda. Tot i això, les dues subhastes que segueixen la Llei de 26 de juny de 1867 són sense resultat, la qual cosa impel·leix a una mobilització generalitzada: compromís financer de la Diputació i de l'Ajuntament de Barcelona, facilitats de transport per part de la "Cia. del Ferrocarril de Barcelona a França, per Figueres", primes de les empreses mineres beneficiàries, un cop acabada la línia, i comptabilització als tipus de mercat, i no al del 50 per 100, dels títols del deute assignats per l'Estat.

Les noves condicions semblen més abellidores. Una ordre de la Regència datada a 17 de gener de 1870 és el senyal per tornar a posar fil a l'agulla. Després d'un primer intent infructuós, la subhasta del 10 de maig de 1870 concedeix el ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses al baró Henri Alexandre Lossy de Ville, natural de Tournay i resident a París, el qual s'afanya a constituir la "Cia. Anònima del Camí de Ferro del Nord de Catalunya". Aquesta vegada el concessionari té pressa. Un primer contractista, el belga Jules Cesar Diricq, ha reprès els treballs,

La fàbrica Bonaplata fou la primera a fer servir la força del vapor i telers mecànics, junt amb "mules" mecàniques.
Arquitectura industrial a Catalunya



Per entrar en la modernitat, Barcelona necessitava trencar les muralles que l'endogalaven i no la deixaven créixer. L'any 1859 comença l'enderroc del baluard de les Drassanes, a la muralla del mar (Foto IMH)

aturats des de mitjan 1866, el 23 de juliol del mateix 1870; un segon contractista, la firma catalana "Brocca i Cia.", n'assegura la continuació a partir del febrer de 1871. El repte assumit per les dues parts consisteix en acabar el tram fins a Vic abans del 10 de novembre següent i la secció final fins a Toralles, vint mesos més tard. Malauradament, Lossy és incapaç de lliurar les contraprestacions pecuniàries que li corresponen i, després d'endeutar-se fora mida, ha d'admetre la fallida del seu intent.

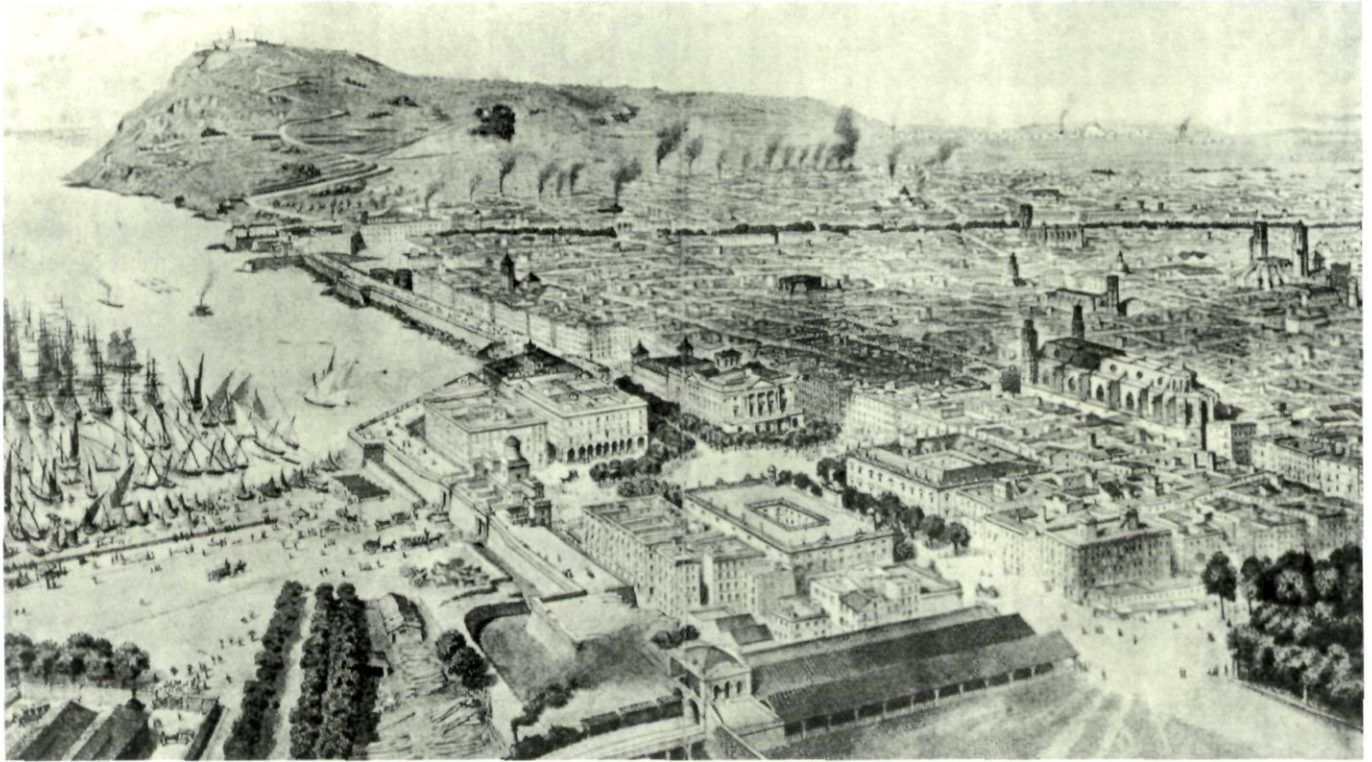
Per conveni signat a l'octubre de 1872, els enginyers Fèlix Macià i Bonaplata i Eugeni Brocca i

Sagnier, que són els dos principals de "Brocca i Cia.", es fan càrrec de la concessió i de l'afer. La decisió pot semblar temerària. A banda els quantiosos descoberts del baró Lossy, que Macià i Brocca han hagut d'endossar, hi ha les dificultats intrínseques de l'obra, agreujades pels atacs de les partides carlines, que n'han fet un dels seus blancs preferits. Cal una gran determinació per a no plegar. Els dos enginyers fan prova d'haver-la tingut quan el 8 de juliol de 1875 aconsegueixen estrenar la secció de Granollers a Vic, de 40 quilòmetres. Un d'ells, però, ha arribat al límit: l'endemà mateix, el 9 de juliol, Eugeni Brocca cedeix a l'altre consoci la seva part de l'afer.

Fèlix Macià és ara l'únic propietari de la línia fèrria. La contrapartida és un endeutament que s'acosta als quatre milions de francs. Aquest llast impedeix la continuació de l'obra. Inexcusablement, el tram Vic-Toralles (Sant Joan) demana una forma o altra de convergència. Un primer pas consistirà a arrendar-ne la construcció a la "Catalana General de Crèdit". El pas definitiu vindrà amb la formació de la companyia "Ferrocarril i Mines de Sant Joan de les Abadesses, S.A.", en la qual conflueixen els interessos de les tres parts afectades: "El Veterano", propietari de les mines que el ferrocarril té intenció de servir; Macià, amo de la secció ja construïda (Granollers-Vic); i la "Catalana", compromesa a construir-ne la secció final, fins a Toralles. Fèlix Macià, que en aquest moment també és co-director de la companyia minera, ha estat l'artífex de l'acord.

"Ferrocarril i Mines", escripturada el 8 de novembre de 1877, ha resultat tan eficaç com s'havia previst. El tren ha arribat a Torelló el 1^{er} d'agost de 1879, a Sant Quirze de Besora el 20 d'octubre del mateix any, a Ripoll el 20 de juny de 1880 i a Toralles el 17 d'octubre següent. La culminació de la línia, tan esperada, ha estat l'ocasió de llençar les campanes al vol. Recollint una opinió generalitzada, Fèlix Macià clou un dels discursos commemoratius amb l'afirmació que l'acabament del ferrocarril de Sant Joan ha consumat "*la mejora quizás más importante a realizar en el Principado catalán*".

Ben aviat, els fets s'encarregaran de desmentir-lo. Les il·lusions han resultat fallides. L'hulla del Pirineu no és ni tan bona, ni tan compacta, ni tan fàcil d'extreure com s'havia pensat. Després de pagar uns nolis exorbitants, per la falta de retorns, i uns drets de duanes excessius, per la



pressió d'Astúries, el carbó de Newcastle i de Cardiff, a milers de quilòmetres de distància, segueix cotitzant-se amb avantatge en el moll barceloní. Tot i multiplicar-se per vuit, respecte de la de 1876-1880, la producció hullera d'Ogassa i Surroca no ha cobert, en el quinquenni de 1881 a 1885, sinó el 8,57 per 100 del consum català. La proporció és irrisòria en relació a l'esperada. Res no podrà arranjar-ho. L'allargament de la línia fèrria des de les Franqueses (Granollers) fins a Sant Andreu de Palomar i l'entroncament, en aquest punt, amb la línia de Barcelona a Saragossa, per tal d'evitar els transbordaments, serà completament ociós. El 1886, la companyia "Ferrocarril i Mines de Sant Joan de les Abadesses" ha hagut de declarar-se en liquidació. El darrer dia de 1887, la societat ha signat la transferència de les seves pertinences a la poderosa "Cia. de los Ferrocarriles del Norte de España". Sense esperar tant, el 22 de juny de 1882, quan només han transcorregut vint mesos de la inauguració del "tren de l'esperança", un grup d'industrials llestament desencantats, entre els quals no hi manca algun dels valedors més conspicus de l'hulla pirinenca, ha constituït la "Cia. General de Carbones Nacionales", amb un capital de deu

milions de pessetes i l'objectiu d'activar l'arribada de combustibles asturians al Principat. La depreciació de la divisa espanyola en relació a la lliura esterlina, que és a punt de començar, hi ajudarà.

L'alternativa hidràulica

El model d'industrialització a l'anglesa ha resultat insostenible. La dependència respecte del carbó britànic constitueix, per a la indústria catalana, una rèmora excessiva. Del 1860 al 1880, la primera tongada de fàbriques "de riu" havia representat una rectificació parcial de la pauta energètica. Del 1886 al 1906, consumada la fallida del tren de Sant Joan, la segona tongada de fàbriques hidràuliques, més intensa que la primera, ratifica i accentua aquell retorn a l'aigua (amb més rigor, a l'hidro-mecànica). Estem davant un dels trets diferencials de la nostra industrialització. A començaments del segle XX, tres quartes parts de les pues de filar i la meitat dels telers del sector cotoner, que és el més important de tots, es localitzen a les conques del Llobregat i del Ter.

Barcelona a mitjan segle XIX: els fums de les xemeneies del Raval i, més al fons, el de les de Sants, indiquen la presència d'indústries mogudes per màquines de vapor (Foto Ramon Manent)

La revolta del 1835, que semblava haver estat desastrosa per a la naixent renovació industrial de Catalunya, insospitadament li serví d'ajut en provocar la ruïna i l'abandó d'alguns convents i la consegüent possibilitat d'aprofitar llurs patis per a la instal·lació de les naus industrials, que requerien un espai difícil de trobar en una ciutat populosa com Barcelona, empronada dins el cercle de les muralles.
Ferran Soldevila



L'arquitectura propiciada pels industrials barcelonins. Passatge Bacardí, segle XIX (Foto Ramon Manent)

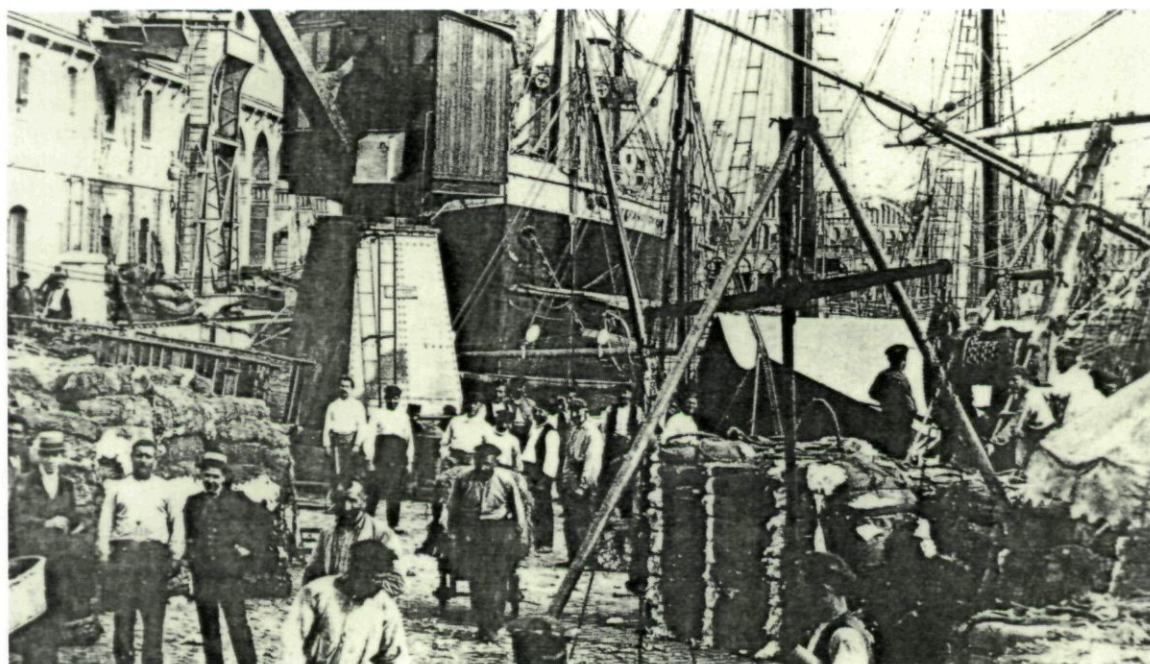


A l'activitat industrial i comercial li calen garanties per funcionar sense entrebancs. Per oferir-les, neixen institucions d'assegurances, de crèdit i de caució com "Crédito y Docks" que, des del 1881, ofereix la "protecció del gir, del trànsit i del dipòsit de productes destinats al consum nacional i a l'exportació" (Foto arxiu J. Nadal)

A banda la gratuïtat de l'aigua, que és fonamental, dos factors més han ajudat a aquesta localització. El primer pertany a l'esfera de la innovació tecnològica i es concreta en la millora del motor o convertidor hidràulic. La roda d'eix horitzontal era moguda pel pes de l'aigua; la roda d'eix vertical, per la seva velocitat. En cap dels dos casos hi havia moviment del flux a l'interior del motor; el xoc de l'aigua exercia una sola acció damunt les pales de la roda: s'escapolia sense més. Aquesta unicitat d'acció implicava unes pèrdues considerables: les rodes de qualsevol tipus donaven un rendiment del 15 al 35 per 100 de la força teòrica del salt. Això sense comptar que les d'eix vertical necessitaven un cabal sobreabundós, mentre que les d'eix horitzontal procuraven evitar aquest mateix cabal que podia frenar-les per la seva part inferior (la del canal de desguàs), amb el perjudici d'una part de la caiguda, és a dir de la potència possible.

Els inconvenients acabats d'assenyalar, i d'altres encara, havien quedat en l'evidència més completa a partir de la màquina de vapor. De tota manera, en molts llocs, l'aigua era una energia insubstituïble que calia preservar. Una part dels seus defectes no venien d'ella mateixa, sinó del convertidor. En 1823, la "Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale", amb seu a París, convocà un concurs per tal de propiciar-ne la millora. L'enginyer Benoît Fourneyon en fou el guanyador. La seva "roda a pressió universal i contínua", o turbina, patentada el 1827, tenia el mèrit imponderable de sumar els efectes de l'acció i la reacció de l'aigua sobre el motor. Un cop perfeccionada per altres inventors, la turbina serà capaç d'aprofitar del 70 al 85 per 100 de la potència teòrica del salt. El guany dóna nova vida al motor hidràulic. Els països poc carboners s'hi aferren com el naufrag a una planxa de salvament. A Espanya, Josep Bonaplata establert a Madrid, n'ha demanat el privilegi o exclusiva d'introducció, per cinc anys, el 25 de maig de 1841. A Catalunya, la fàbrica Quer, de Sallent, passa per haver-ne instal·lat la primera, cap al 1847. El triomf de la turbina hi ha estat, però, una mica posterior. Només de "cotoneres", l'empresa Planas, de Girona, n'ha instal·lades 153, amb una força de 9.625 C.V., del 1858 al 1885, i 203 més, amb una força de 24.462,5 C.V., del 1886 al 1910.

Paral·lelament, l'altre factor que ha contribuït a l'èxit de l'alternativa hidràulica és el mateix ins-



Descàrrega de cotó en el port de Barcelona. Gravat del llibre Catalunya i la Generalitat al llarg de la nostra història. Barcelona, 1983.

*Els punts de concentració de la indústria tèxtil es troben a la plaça Jonqueres i entorn al carrer Carretes, encara que hi havia també un nucli important entre els carrers Alt i Baix de Sant Pere, fins al carrer Claveguera i Jaume Giralt. **Arquitectura industrial a Catalunya***

trument ideat per a eludir-la. El fet que els ferrocarrils "carboners" no hagin assolit els objectius per als quals s'havien creat, no significa que hagin estat inútils. Unes dades sobre el tràfec de mercaderies contingudes en la darrera "memòria" de la raó social "Ferrocarril i Mines de Sant Joan de les Abadesses", immediatament abans de ser absorbida per "Norte", mostra, en efecte, que al costat del tràfec de carbó, esquitat com estem reiterant, el nou mitjà de transport n'ha generat d'altres, no per imprevistos menys considerables, de materials de construcció, de grans i farines, de vins i olis, de fruites verdes..., i, de manera molt significativa, de matèries primeres, semi-manufactures i manufactures tèxtils. El 1886, el transport de cotó en floca i filat (9.564 tones) i de "fil de cosir i per a telers" (1.350 tones) ha representat, en pes, el 24,4, per 100 de tot el "carbó mineral i vegetal" vehiculat per la línia (44.708 tones). N'hi ha prou d'afegir que només la filatura i el tissatge, al vapor, d'una tona de cotó n'exigeixen 4,9 d'hulla per a concloure que la circulació de prop d'onze mil tones de fibra i de fil compta, en el marc industrial de l'època, força més que la circulació, en sentit contrari, d'unes quaranta-cinc mil tones de combustible. Cal remarcar encara que la filatura i el tissatge, dins l'àrea servida pel ferrocarril, d'aquelles quantitats

de material dóna lloc a l'expedició, pel mateix tren cap a les terres baixes i Barcelona, de 5.780 tones de teixits acabats.

Al capdavant, els ferrocarrils de Sant Joan i de Berga han jugat un paper antagònic a l'esperat. En lloc d'impuls a la "baixada" dels carbons pirinencs cap al litoral, contribució a la "pujada" del cotó (i altres inputs) rius amunt i muntanya endins. En lloc de sosteniment de les fàbriques "al vapor" de la costa, estímul a l'establiment de fàbriques hidràuliques a l'Alt Ter i a l'Alt Llobregat. A l'inici de la industrialització, el convenciment de trobar carbó a casa mateix havia sostingut l'aposta, poc fonamentada, per la màquina de vapor. A partir del 1860, el fracàs de la recerca carbonera va accelerar l'aprofitament hidràulic, amb fins industrials, del Baix Llobregat i de la part meridional del Bages, fins a Manresa (unida per ferrocarril a Barcelona des de 1859) i Sallent. Per últim, a la fi de l'any 1880, la fallida dels trens carboners ha actuat com un segon fre en l'ús del vapor i com un estímul —en certs casos, un veritable auxili— a l'aprofitament energètic de l'Alt Llobregat i, encara més, de l'Alt Ter. La industrialització del nord de l'Osona i de tot el Ripollès hauria estat impossible sense el tren de Sant Joan.



La xemeneia presideix i singularitza l'arquitectura industrial. Fàbrica Batlló, actual Universitat Industrial de Barcelona, segle XIX (Foto Ramon Manent)

El creixement de les ciutats, la urbanització del paisatge, envolten els edificis industrials que s'han convertit en arqueologia. El coneixement d'aquesta nova activitat resulta, doncs, indispensable per a un tractament i recuperació correcta del nostre passat. Arquitectura industrial a Catalunya

Cal tenir present, tanmateix, que, tot i la seva esplendor, l'alternativa hidràulica adoptada per la industrialització catalana ha estat un mal menor, però un mal al cap i a la fi. S'ha de reiterar, en efecte, que l'energia òptima de la segona meitat del segle XIX és l'energia de l'hulla, feta efectiva per mitjà de la màquina de vapor. Els francesos i els americans, inventors dels models més perfeccionats de motors hidràulics, no han vacil·lat a arraconar-los a mesura que els motors tèrmics palesaven llurs avantatges. A Europa i a Amèrica, els avenços de la tecnologia hidràulica han pogut retardar l'adopció del vapor en unes àrees determinades, però no evitar-la. L'obstinació catalana a multiplicar les fàbriques fluvials, quan arreu van essent abandonades, és alimentada pel sentiment, no gratuït per altra banda, de trobar-se en un carreró sense sortida.

Es necessari recordar, encara, que els rius catalans, de règim mediterrani, no són cap meravella. Mossèn Cinto Verdaguer ho expressà gràfica-

ment, trobant-se a Rússia i a la vista del Volga, en referir-se al Llobregat com "un raig de porró". El geògraf francès Pierre Deffontaines ha escrit, en una època més acostada a la nostra, que "cap riu del món, potser, no ha estat l'objecte d'un aprofitament tan exhaustiu com el de l'índigent Llobregat". Per bé que afalagador, convé que aquest judici s'accepti en tot el seu sentit, és a dir, com una excepció tant de la grandesa com de la misèria de la indústria autòctona. Sense comptar amb el problema de les minves estivals, l'energia de l'aigua no té l'eficiència de la del carbó, compta amb unes rigideses de localització extremes i és del tot inútil en la major part dels processos que són a la base de la indústria pesant. El recurs a la força de l'aigua, que ha salvat el cotó i el paper, no ha pogut salvar la metal·lúrgia i la química. El dèficit carboner català ha donat lloc, en el s. XIX, a una estructura industrial greument desequilibrada.

DE "COTOLÀNDIA" A "TEXTILÀNDIA"

La revolució cotonera

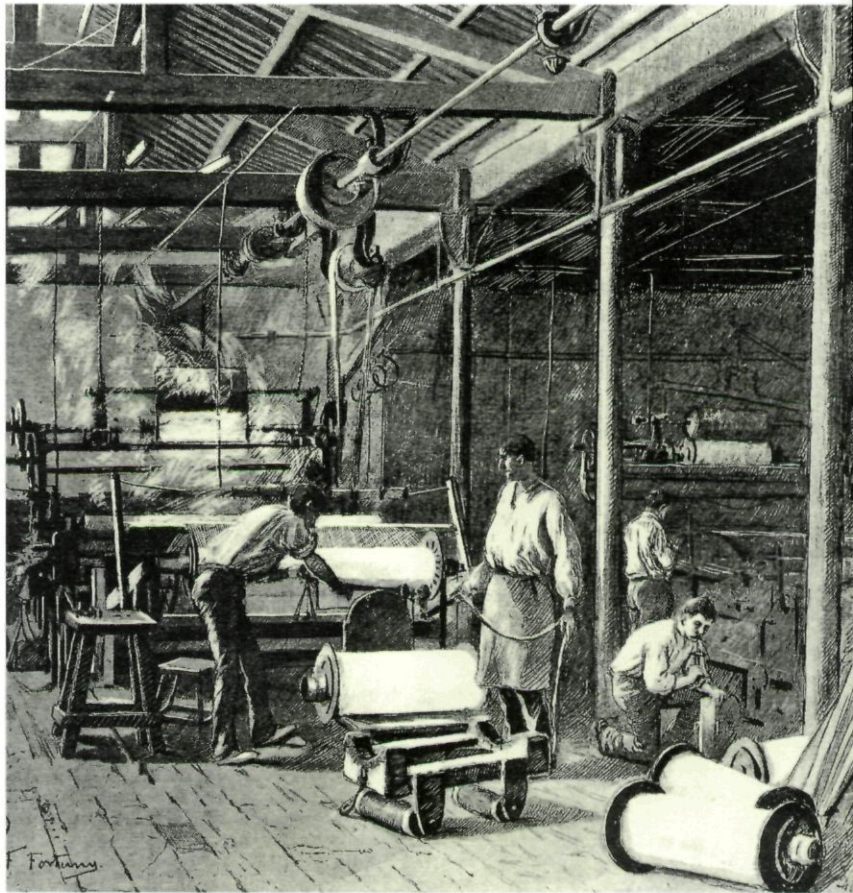
Pel fet d'atendre una de les necessitats més ineludibles del l'ésser humà, el sector tèxtil havia encapçalat sempre, amb l'alimentació, la indústria de béns de consum. A partir del segle XVIII, l'augment incessant de la població i la millora dels nivells de renda li han conferit un impuls extraordinari. El cotó, una fibra originària de països llunyans, de clima subtropical, sense tradició a Europa, ha estat més llest i més apte que la llana, el lli, el cànem i la seda a encarar el repte. De cop i volta, el tèxtil cotoner ha emergit amb una ambició i una força tan inèdites com imprevisibles. La seva mecanització ha demanat, al seu torn, la concentració, la coordinació i la subordinació de la mà d'obra. La indústria cotonera ha estat pionera i decisiva en la implantació del sistema fabril. Els seus obrers seran també els primers en prendre consciència de pertànyer a una classe —la classe obrera— i a adoptar mesures de defensa de la seva dignitat i dels seus interessos.

Jaume Torras ha reconstruït, en la primera part d'aquest opuscle, els inicis de la manufactura cotonera en el si de la Catalunya pre-industrial. Per

al meu objecte, que és el pas de la manufactura a la fàbrica, hi ha dos aspectes de l'explicació del meu col·lega que cal recuperar. Un és el fet que, en el context d'una activitat nova desenvolupada fora de la cotilla gremial, la fabricació de teixits de cotó ha pres, ben aviat, la forma de la manufactura centralitzada, que realitza les distintes fases del procés a l'interior d'un mateix recinte. L'altre fa referència a l'ajut rebut per la nova indústria de la "vella" draperia, tant pel conducte de les xarxes de treball a domicili com pel de les xarxes comercials muntades a l'interior d'Espanya. Formes de treball "modernes", mà d'obra especialitzada i organització mercantil. Entrat el segle XIX, els legisladors del Trienni Constitucional hi afegiran la reserva del mercat. L'afegitó serà determinant.

Un decret del 5 d'agost de 1820 ha prohibit l'entrada a Espanya de tota mena de grans i farines mentre el preu dels autòctons no sobrepassi unes cotes determinades en uns certs mercats, escollits com a reguladors. Tres mesos més tard, el 9 de novembre del mateix any, un altre decret ha estès la prohibició als teixits de cotó foranis. Les dues disposicions són complementàries. La pèrdua de l'Amèrica continental (a punt de consumir-se), que rebia els excedents granaris i una part dels excedents tèxtils de la metròpoli, ha inclinat el govern a forçar el consum d'uns i altres pels metropolitans. Per a que aquest consum sigui efectiu és necessari que hi hagi un intercanvi: *"la agricultura de las provincias interiores y la industria de las otras fundan su prosperidad en el cambio recíproco de sus productos [...] La fraternidad que de todos los españoles debe hacer un solo corazón sólo puede lograrse por medio de un comercio interior no interrumpido, y asegurando un comercio exclusivo"* (Junta de Comerç de Barcelona, 24 de juny 1821).

La gent del nostre país no s'ho farà dir dos cops. Fins aleshores, les compres de blat estranger s'havien pagat amb els rèdits de l'exportació vinícola. El vi i l'aiguardent són articles sobrers a Espanya. Per a pagar el blat espanyol, Catalunya necessita inventar-se una altra "moneda". L'aposta són els teixits de cotó, cada vegada més apreciats a tot el món. La bonança del clima fa que una gran part d'Espanya en sigui notable consumidora. Els teixits anglesos i francesos hi estan molt introduïts des de fa temps. La prohibició de seguir-los important és una oportunitat excepcional per a la fabricació catalana. Les tan-

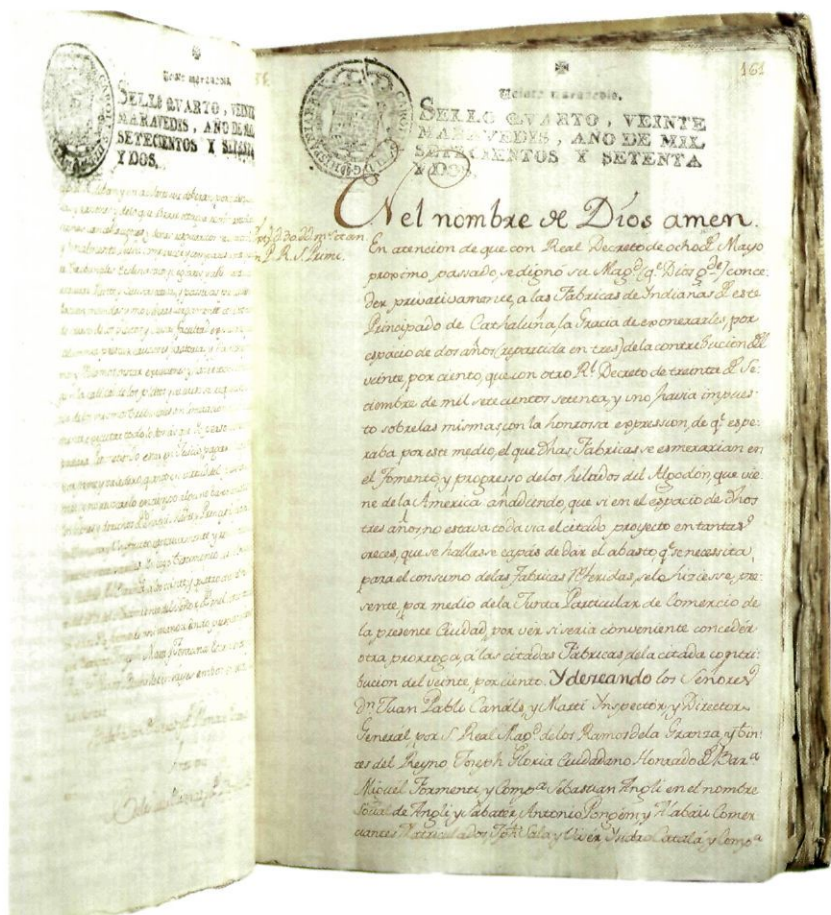


ques, però, són insuficients. En un país que té milers de quilòmetres de costa, que ha perdut la marina de guerra (Trafalgar, 1805!) i que llinda amb dos enclaus anglesos (Gibraltar i Portugal), el contraban no hi té aturador. Si vol afrontar el repte amb unes certes garanties, la indústria catalana de filats, teixits i estampats de cotó ha d'aparellar, fins on sigui possible, els seus costos, i els seus preus, amb els de les indústries cotoneres de l'estranger.

Competir implica mecanitzar. Els temps que segueixen el trienni (la Dècada Ominosa, del 1823 al 1833) no són gaire favorables. La restauració de l'Antic Règim fomenta el joc de les companyies privilegiades i penalitza la lliure empresa; la violència de la reacció política provoca l'exili de nombrosos progressistes, tant en el sentit polític com en l'econòmic de la paraula. No falten, tanmateix, algunes persones disposades a nedar contra corrent i fer prova de vertaders emprenedors. El més rellevant de tots és en Josep

El Vapor Vell de Sants l'any 1888. Gravat de "La Il·lustració Catalana" (Foto Ramon Manent)

A Barcelona, des del 1832 començà a funcionar una màquina de vapor a la fàbrica de filats i teixits de cotó que "Bonaplata, Vilaregut, Rull, Borrell i Cia." havia instal·lat l'any anterior a l'extrem del carrer de Tallers proper a la muralla de la Ronda de Sant Antoni. Josep Bonaplata, Miquel Vilaregut, Marià Borrell, Josep Giralt, Josep Colomer i Valentí Esparó constitueien la primera manifestació ostensible de l'esperit d'associació que informà el maquinisme a Catalunya. Ferran Soldevila



Protocol de l'any 1772 de constitució d'una societat de fabricació tèxtil, a Anglès (Foto Ramon Manent)

Bonaplata. Fill d'indianaire, comandant de les milícies constitucionals el 1823, foragitat a França el 1824 i retornat a casa, per causa de malaltia, el 1827, Josep Bonaplata, que ha aprofitat l'exili per visitar algunes de les fàbriques més modernes d'Europa, és el factòtum del mític primer vapor cotoner, instal·lat al carrer Tallers, del Raval barceloní, el 1833. L'establiment, que inclou una forneria i un taller de construccions mecàniques, serà reconegut de seguida com el símbol de l'inici de la revolució industrial a la Península.

Per a triomfar, qualsevulla iniciativa necessita un terreny abonat. Bonaplata no havia comptat amb l'adversitat de la conjuntura: desocupació i baixos salaris, accentuant els recels dels teixidors a mà; Primera Guerra Carlina (Ferran VII ha mort un mes i mig abans de l'estrena de la fàbrica); epidèmia de còlera, etc. Els temps són difícils, poc propicis. En un episodi confús, en certa manera anunciat, la fàbrica Bonaplata ha sucumbit víctima d'un assalt acompanyat d'incendi el nit del 5 al 6 d'agost de 1835. El desastre és aclaparador. "El mejor establecimiento fabril que hemos tenido en España" (segons l'opinió d'un diari madrileny), "joya y blasón del emprendedor conato de los catalanes" ha quedat arrasat. "La fàbrica textil o fàbrica grande ha perecido enteramente; las paredes están cuarteadas y el valor de sus ruinas no puede compensar el trabajo de quitarlas; la maquinaria ha quedado sepultada y derretida bajo los escombros". Ensulsiada material i ensulsiada moral: la represa de l'aventura industrial per part d'en Bonaplata tindrà lloc... a Madrid!



Tarifa, de l'any 1718, dels drets de duana aplicables a tot el moviment de mercaderies realitzat al port de Barcelona (Foto Ramon Manent)

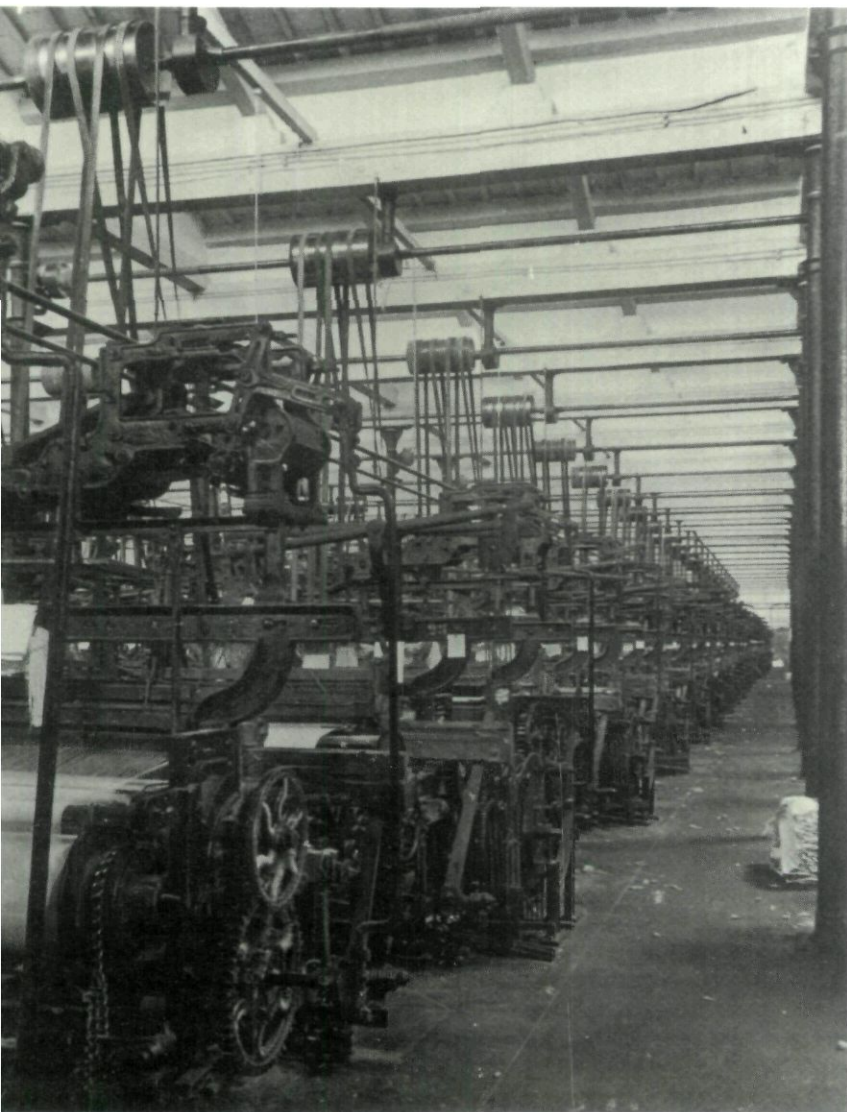
Res, tanmateix, no és completament inútil. La immensitat de l'afront no ha pogut destruir l'obra que anomenaren "pedagògica" del primer vapor. Complint els pactes amb la "Hacienda", que li havia donat suport econòmic, la fàbrica cremada havia practicat una política de portes obertes a totes les persones interessades en les tècniques i els mètodes per ella introduïts. "Los maquinistas, cerrajeros, carpinteros han visto y cojido allí ideas que sólo un largo y dispendioso viaje les hubiera tal vez proporcionado" (P. Madoz, 1835). Gràcies a aquesta gent, el pànic inicial ha cedit davant l'esperit d'emulació i els 30 C.V. de la Bonaplata han passat a 300 el 1841, 2.110 el 1848 i 6.017 el 1860. Una força considerable que, amb un complement d'energia hidràulica (1.800 C.V. a l'última data), ha permès arraconar la "bergadana" en benefici de la mule-jenny i la selfactina,

una part considerable dels telers manuals en benefici dels mecànics, el motlle d'imprimir en favor del cilindre. El rendiment dels nous aparells multiplica el dels antics. Els preus de la filassa, l'empesa i les indianes baixen en picat. La barata creixent situa la producció cotonera catalana en posició cada cop més avantatjosa respecte de les altres branques del tèxtil i menys desfavorable respecte de les seves competidores de l'estranger. El cotó comença a trepitjar la parcel·la de les altres fibres i va intensificant el procés de substitució d'importacions. En termes més generals, la indústria cotonera ha esdevingut, el 1860, el principal motor del progrés socio-econòmic del Principat. Algunes dades referides a la província de Barcelona són reveladores: el jornal dels peons caminers hi sobrepassa en un 43 per 100 la mitjana espanyola; els soldats de lleva que hi redimeixen el servei militar s'acosten a la meitat (44,4 per 100) mentre que en el conjunt d'Espanya no passen de la sisena part (16 per 100).

A partir del 1861 ha acabat una etapa i en comença una altra. Dos factors determinen el canvi. Un és la "fam de cotó", que expressa l'escassetat i l'encariment extrems soferts per la matèria primera arran de la Guerra de Secessió americana. L'altre, la fallida del carbó autòcton que posa en entredit el model d'industrialització "a l'anglesa". El primer constitueix un fenomen conjuntural, per bé que de durada relativament llarga. Per mor del conflicte bèl·lic, el cotó en floca dels Estats Units comença a pujar de preu el 1861 fins a multiplicar-se per 3,7 el 1865 (any de la rendició dels sudistes) i no recupera el nivell de pre-guerra sinó el 1875. Al mateix temps, a Barcelona, el preu de venda del gènere blanc ha augmentat un 80 per 100 de 1860 a 1864 (punt més alt) i retornat al nivell normal el 1870. La discrepància de les dues sèries denota la greu situació en què s'han trobat els fabricants: uns marges comercials extremament reduïts que, en molts casos, són simplement negatius. Les sortides adoptades han estat diverses: uns han apel·lat als cotons d'altres procedències (Brasil, Egipte, la Índia), amb els problemes comercials i tecnològics consegüents; altres han optat pels teixits de mescla; un tercer grup ha tractat de compensar el sobrecost de la fibra amb millores, per les vies tecnològica i organitzativa, de la productivitat. Hi ha hagut també perdedors sense pal·liatius: han estat nombrosos, sobretot entre els més febles, els qui han plegat.



La renovació industrial de Catalunya sembla que s'intensifica des del 1828. El moviment renovador sol centrar-se principalment entorn dels anys trenta, en els quals molts vògils desapareixien substituïts per màquines de vapor.
Ferran Soldevila



Nau de telers mecànics de garrot de "La España Industrial" a finals del segle XIX, amb les barres i corretges de transmissió (Foto arxiu J. Nadal)

*A la Rambla del Centre, sobre les ruïnes d'un altre convent, sorgia, el 1838, la Societat Anònima "La Barcelonesa", petit taller de foneria, reparació i construcció de maquinària per a les fàbriques de filats i teixits. Tenint en compte que, segons sembla, funcionaven a Catalunya unes quaranta-vuit mil màquines tèxtils, la vida d'aquells tallers estava assegurada. **Ferran Soldevila***

La fallida del carbó autòcton no és un factor conjuntural, sinó estructural. Les fàbriques de riu, de vella tradició, es multipliquen des del moment en què hom constata les dificultats d'aixecar la hipoteca carbonera britànica, tan costosa. El procés, com hem assenyalat en l'epígraf precedent, s'ha desenvolupat en dues etapes. La primera és aquella en la qual alguns especulen encara amb la darrera carta, representada per l'hulla de Sant Joan de les Abadesses. La segona ha estat oberta cap el 1886 amb el fracàs del tren de Sant Joan a Granollers. Al capdavall, el mapa de la fabricació cotonera catalana en sortirà profundament alterat. A inicis del segle XX, tres quartes parts de la filatura (l'operació més intensiva en energia) i prop de la meitat del tissatge estan situades en zones fluvials, a les conques del Llobregat, del Ter i, en molt menor mesura, del Fluvià. La resta es troba, gairebé tota, en diversos punts del litoral i molt especialment a Barcelona i pobles acabats d'agregar. A banda, queden la branca dels acabats —blanqueig i tints, estampació— que té el vapor com a input imprescindible. D'ací la seva concentració a Sant Martí de Provençals, barri barceloní des del 1897, que suma l'avantatge de la proximitat del port (per on arriba el carbó forani) amb els de l'amplitud i obertura de l'espai, l'abundor d'aigües subterrànies i la presència de nombrosíssimes fàbriques d'empesa.

Amb la turbina com a motor destacat, el cotó català ha seguit progressant —amb alts i baixos— del 1861 al 1907. Atesa la quantitat de floca elaborada, aquest progrés, que havia estat del 7,64 per 100 (taxa anual acumulativa) en el curs dels vint-i-sis anys anteriors, passa a ser del 3,37 per 100 en el lapse de 1861 a 1884 i del 2,81 per 100 en el de 1884 a 1907. La ralentització que denoten les últimes taxes no ha de sorprendre: és típica de les fases successives de qualsevol procés. La sorpresa és, més aviat, que les taxes continuïn sent positives, sobretot en el darrer tram, quan la crisi agro-pecuària, profunda i dilatada, sembla reduir la capacitat adquisitiva d'una part probablement majoritària de la població espanyola.

Com explicar la contradicció d'una fabricació en ascens i el seu mercat natural en descens? Bàsicament, per la confluència de tres factors: primer, la baixa molt acusada del preu de la floca, del 1880 al 1897; segon, el regal d'un mercat captiu, a les Antilles; i tercer, l'adopció d'una tecnologia nova, gran reductora de costos, especial-

ment en la filatura. La matèria primera és la partida més costosa (més de la meitat del cost del teixit acabat) de la fabricació cotonera; la cotització a la baixa de la floca, que ha estat constant durant el segle XIX (excepte en moments puntuals, com el de la guerra civil nord-americana), s'ha accentuat en les dues últimes dècades; la indústria cotonera catalana ha aprofitat l'avinentsa per a conquerir posicions a costa de les altres fibres, d'oferta no tan elàstica.

La formació d'un mercat reservat als excedents espanyols a Cuba i Puerto Rico ha estat la conseqüència del reforçament del "pacte colonial", obra, al seu torn, de la Llei de Relacions Comercials de 1882 i de l'arancel cubà de 1891; la presència de teixits catalans en aquelles illes, testimonial fins aleshores, hi ha pres, amb les disposicions al·ludides, un volum que, en els millors moments, s'ha acostat al 20 per 100 de tota la producció; la injustícia del sistema, que nega un tracte equivalent a l'entrada del sucre antillà a la metròpoli, n'ha precipitat la fi, amb pèrdua de la sobirania inclosa, el 1898: el sobreeixidor colonial ha durat poc.

L'adopció de la filadora "contínua" —el tercer dels factors que estem descrivint— es mereix el punt i a part. Les pues de la mule-jenny i de la selfactina deixaven de filar mentre tenia lloc el debanament del fil; les pues de la "ring-frame" o "contínua d'anelles" filen sense parar, amb independència de qualsevol altra operació. D'intermitent, el treball de la màquina ha passat a incessant. La diferència suposa un guany de productivitat de la tercera part, com a mínim; això sense comptar els avantatges addicionals davant d'una menor exigència d'espai i sobretot d'una mà d'obra més reduïda i menys qualificada. En contrapartida, la nova filadora presenta la dificultat de filar els números més alts, o més fins, per la mateixa absència de dosis intensives de treball en les fases preparatòries. D'on, la divisòria establerta a les acaballes de segle: els filats més bastos i abundosos a càrrec del sistema "continu" i els filats de més preu i ús més restringit, a càrrec del sistema intermitent. En general, els països "joves", com els Estats Units i Japó, han posat l'accent en la màquina nova i els productes barats, mentre que els països de vella industrialització, com Gran Bretanya i Suïssa, acreditats a tot el món pels seus teixits fins, s'han mantingut fidels, en termes majoritaris almenys, a la selfactina.

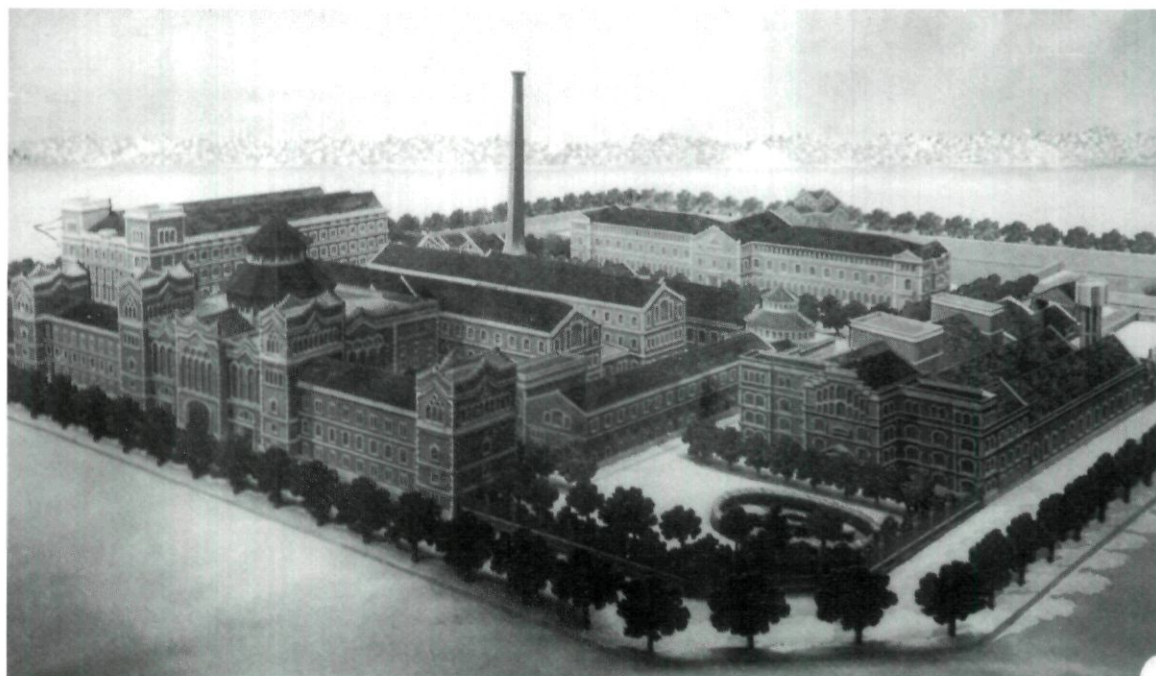
"Taller de teixir". Oli de Santiago Rusiñol. MAMB (Foto Ramon Manent)



La "continua" de filar, una innovació nord-americana de les primeries dels anys 1870, ha arrelat a Catalunya a partir de la seva adopció per "La España Industrial, S.A.", l'empresa cotonera més emblemàtica, l'any 1888. Aquest arrelament, que el 1913 afectarà les tres cinquenes parts de les pues en actiu, ha contribuït, probablement de forma decisiva, a evitar que la davallada del cotó acompanyés la de la part més important del sec-

Peces de llençol llestes per al seu embarcament, al magatzem d'una indústria cotonera., L'Ametlla de Merola, Puig-reig. Arxiu de l'ARB (Foto R. Viladés)

Visió aèria i marca de fàbrica de la indústria de filats i teixits dels germans Batlló. La Mancomunitat hi va ubicar l'Escola Industrial i l'Escola del Treball, capdavanteres de la formació professional i tècnica, avui integrades en la Universitat Politècnica (Foto IMH)



Filatura de cotó, a principis del segle XX. Sala de "continues" (Foto L. Roisin)

El teler Jacquart, innovació que va propiciar un important salt qualitatiu del tèxtil. Secció de telers Jacquart de les Sederes Puig i Wiechers, de Barcelona, a finals del s. XIX (Foto arxíu J. Nadal)

tor agrari. Amb la "continua", els fabricants han pogut treure tot el partit d'una filadora adaptada a la modèstia de la clientela. El cost de fabricació dels filats s'ha tornat a reduir considerablement; el dels teixits, també. Aquestes minves han decantat les preferències de la demanda. Del 1887 al 1897, quan la substitució d'importacions és pràcticament completa, el consum d'articles de cotó ha tendit a l'alça mentre que el d'articles de llana ho ha fet a la baixa. Gràcies a la "continua" i en perjudici de la resta del tèxtil, el sostre de la indústria cotonera, que semblava a tocar en 1884, no es tornarà a fer visible sinó en 1908.

Dotada amb dos milions de pès i uns 50.000 telers, i servida per unes 100.000 persones que manipulen més de 70.000 tones de fibra, la fabricació cotonera catalana és, en 1900, l'única indústria espanyola de consideració que fa un paper decorós en l'àmbit europeu. No solament ha estat capaç de cobrir la demanda interna, sinó d'eleva-la per sobre del nivell que semblava assignar-li la renda mitjana de la població. Hom li recrimina, en canvi, la incapacitat que manifesta per a exportar. Per bé que diverses, totes les explicacions d'aquesta mancança acaben fent referència a les hipoteques imposades per un entorn —el marc socio-econòmic espanyol— poc favorable. Darrerament, un analista, Jordi Maluquer de Motes, ha afegit a la llista els inconvenients d'una oferta il·limitada de treball, que aboca al fracàs qualsevol intent d'ajustar les plantilles obreres a les necessitats reals dels establiments fabrils. Ferran Alsina, director del "vapor vell" de Sants ("Can Güell"), ja ho havia denunciat el 1889: "A Catalunya, mentres s'han anat perfeccionant les màquines i s'és anat formant una generació de treballadors fabrils, la organització del treball ha permanescut estacionada en la major part dels casos i, en algunes feines, com per exemple la de preparar el cotó, dita organització s'és espatllat d'un modo verament llas-timós".

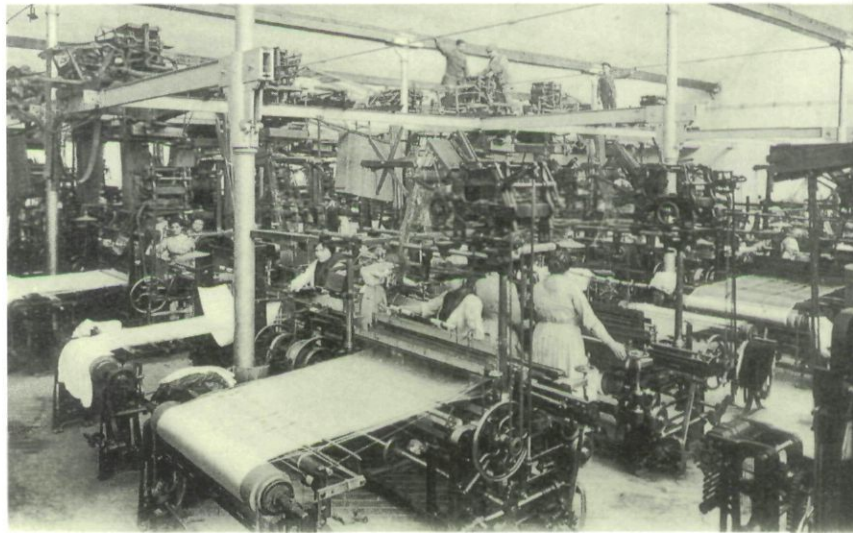
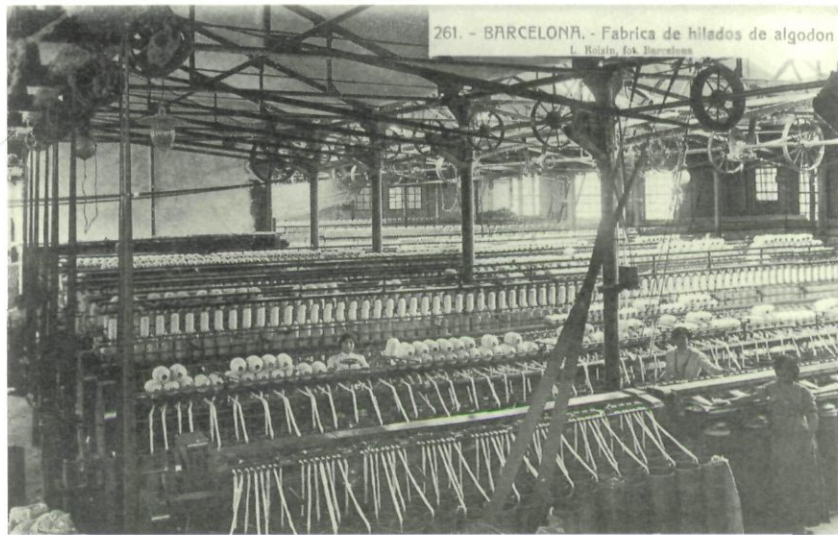
La catalanització de la resta del textil

Acabem de veure que, a la fi del segle XIX, en temps d'estancament —potser, de contracció— del mercat textil, el sector cotoner ha continuat ampliant el seu a costa del sector llaner. No es tracta d'un episodi excepcional. L'agressivitat del cotó ha estat constant des dels inicis de la seva carrera; la fibra "nova" ha hagut d'obrir-se pas en terrenys ocupats per la manufactura tèxtil tradicional. En aquesta confrontació, la lluita més aferrissada l'ha mantinguda amb el lli, que era la fibra emprada en la roba interior, la roba de taula i la roba de llit (quan se'n usava). El resultat final de la competència ha estat sempre el mateix: victòria indiscutible del cotó, que ha sobrepasat clarament la llana i ha relegat a posicions subalternes el lli i la seda. Un càlcul referit a l'Europa de l'any 1913 distribueix així, entre les quatre branques, el valor global de la producció tèxtil: cotó, 50.5 per 100; llana, 33.6; seda, 8.3; i lli, 7.6. A la vigília de la primera guerra mundial, la producció cotonera europea val tant com la producció conjunta de les altres tres especialitats.

Aquests percentatges representen uns promigs. Per sota d'ells hi ha les xifres estatals, específiques en cada cas. En el cas espanyol, són extremes: cotó, 60.1 per 100; llana, 31.8; seda, 5.4; i lli, 1.8. En cap altre país el cotó hi té un valor tan alt i el lli un valor tan baix. Més que vençut, a Espanya el lli ha estat abassagat per la fibra intrusa. A banda queden una llana de proporcions més o menys europees i una seda de proporcions bastant inferiors.

El balanç precedent s'ha de relacionar amb el que proporciona l'anàlisi regional. En 1900, Catalunya concentra el 95 per 100 del textil cotoner, el 63 per 100 del llaner, el 55 per 100 del seder i el 44 per 100 del llencer. El cotó, que sempre ha estat català, ha acabat arrossegant al Principat la major part de cada una de les altres fibres. Ateses les dimensions respectives, el fet ha estat molt rellevant per a la llana, no tan rellevant per a la seda i força insignificant per al lli.

La indústria llanera catalana havia estat famosa en el segle XIV i part del XV; la indústria llanera castellana havia sobresortit en el XVI i part del XVII. Després, la primera ha començat a recuperar-se mentre que la segona continuava el seu declivi. La divergència entre les dues trajectòries





"La teixidora", oli de Gabriel Planella. El treball femení fou rellevant, en especial al tèxtil, i la incorporació de la dona a la fàbrica molt primerenca, tal com reflecteix la noia del quadre (Foto Ramon Manent)

El procés industrial ofereix en general uns trets peculiars: forta regionalització; dependència —a excepció de la indústria tèxtil— de les iniciatives o de les inversions estrangeres; eliminació de la competència estrangera gràcies a l'aplicació d'altres tarifes duaneres; dependència de l'estranger pel que es refereix a matèries primeres, utilitat i innovacions tècniques; i submissió de la indústria a les fluctuacions de l'activitat agrària del país.

Arquitectura industrial a Catalunya

s'ha precipitat en el segle XIX, fins a plasmar-se en la forma que hem dit, quan la part catalana representa prop dels dos terços del total. Josep Maria Benaul ha estat capaç d'identificar els ressorts d'aquest ascens. En una primera fase, de presència exclusiva de la llana de carda, entre el 1814 i el 1870, la indústria llanera de casa nostra s'ha distingit de la de la resta d'Espanya per la seva habilitat en copar la producció de panyos i "novetats" de qualitat, amb destí a una clientela socialment restringida, però uniforme i estesa per tot el territori, i amb perspectives de creixement tant relatiu com absolut. Les baietes d'Antequera (Màlaga) o Pradoluengo (Burgos) són articles tradicionals, sense futur. La roba militar mediatitza la producció de Béjar (Salamanca). Les mantes i cobrellits de Palència es satisfan amb un aparellatge elemental. L'escassa qualitat de les "novetats" alcoianes les fa vulnerables a la competència del cotó, molt més barat. Ben al contrari, la fabricació de Sabadell i Terrassa —les localitats on s'està concentrant la llaneria catalana— es situa en les qualitats intermèdia i semialta, que presenten el doble avantatge d'estar preservades contra els teixits de llana superiors de l'estranger i contra els teixits de cotó catalans, i d'incentivació i sofisticació de l'equipament productiu. Els teixits de qualitat demanen fils de numeració més elevada, mecanismes per a la realització dels dibuixos (aparells a la Jacquard), acabats més precisos i perfectes. La quantitat i la qualitat estimulen un desenvolupament tecnològic superior.

En els anys 1870 i 1880, la indústria llanera vallesana acaba la mecanització de la filatura, intensifica la del tissatge, i adopta les llanes regenerades, de preu més baix, per tal de consolidar la seva posició en la branca de la llana cardada, exclusiva fins aleshores. Però el període veu igualment l'adopció de la llana d'estam o pentinada, convertint d'aquesta manera l'avantatge anterior en verdadera hegemonia. Es tracta d'un pas decisiu que, com havia succeït antany amb les "novetats", repercuteix profundament en la tecnologia i l'organització industrial. La matèria primera prové de terres remotes (Río de la Plata i Austràlia), les màquines són més grans, més modernes i més costoses, les societats adopten formes més avançades (aparició de l'anònima), la mà d'obra és més qualificada ... Mancades d'iniciativa i de recursos, les altres regions han de passar de llarg: la indústria estamera, que permet retallar les importacions de l'estranger, és una especialitat ex-

clusivament catalana. Aquest fet acaba d'arruinar la llaneria espanyola.

La indústria sedera s'havia concentrat, arran de l'expulsió dels morescos granadins, en terres de València. Allí, l'esplendor de la seda s'hi ha donat en el període 1750-1790, amb un màxim de 3,871 telers. Quaranta anys més tard, la mecanització de la filatura s'hi ha produït, amb un retard considerable, com una conseqüència de la demanda de la indústria lionesa. Aquest lligam li seria fatal. Dissociada del tissatge autòcton, la moderna filatura (o millor, torçadura) valenciana, de poca entitat, no ha pogut evitar la crisi en el moment de l'adopció de conreus més rendibles que la morera i de la descoberta, per part dels fabricants de Lió, de l'avantatge de proveir-se directament de seda greja oriental. Les dues amenaces s'han fet efectives amb la pebrina. La malaltia del cuc de seda ha impel·lit els propietaris valencians a substituir la morera per la vinya i, encara més, pel taronger; la fallida de la sericultura valenciana ha descobert als industrials francesos la barator i la qualitat de la seda xinesa. A València, de 1853 a 1860, els filadors han combatut la pebrina mitjançant l'importació de primera matèria. Ben aviat, a partir de la segona data, la pèrdua definitiva del mercat estranger i l'anquilosi dels teixidors locals (cap teler mecànic en 1856; només 33 el 1900) els ha condemnat a vegetar. Si en 1900 queda algun sobrevivent, el fet es deu a la consolidació de la sederia catalana (892 telers mecànics), que a escala liliputenca, és clar, ha pres el relleu de la fàbrica lionesa com a consumidora dels fils de seda valentins.

El 1900, la llenceria és, a Espanya, una indústria mutilada, a més de residual. Pràcticament ha perdut la filatura. D'aquesta manera, al dependre de les filasses estrangeres, el tissatge hi manifesta una debilitat extrema. Mentre havia mantingut l'integritat, desenvolupant les dues grans fases del procés, la indústria llencera havia tingut el principal feu a Galícia, de clima especialment favorable al conreu de la planta. Un cop reduïda a teixir, la indústria ha manifestat una tendència creixent a localitzar-se a Catalunya. El 1900, 22,153 de les 26,666 púes mecàniques i 938 dels 1607 telers, també mecànics, amb què compta es troben a la província de Barcelona. Les economies externes generades pel cotó i per la llana són suficients per a justificar el canvi de localització. Cal insistir, tantmateix, que a les acaballes del període que analitzem, la seva importància ha



La vida a la fàbrica. Carrer de Parets del Vallès a principis del segle XX. Arxiu J. Nadal (Foto L. Roisin)

La producció de la indústria surera va constituir una de les principals exportacions catalanes fins al primer terç del segle actual. Triadores de taps a Palafrugell (Foto arxiu J. Nadal)

*L'actuació d'un cert nombre d'obrers que treballa simultàniament en un mateix lloc per produir la mateixa classe de mercaderia sota la direcció del mateix empresari, constitueix històricament i conceptualment el punt de pas de la societat feudal a la societat capitalista. **Arquitectura industrial a Catalunya***



Elaboració de taps en una indústria del Baix Empordà, al segle XIX (Foto Ramon Manent)

esdevingut mínima, gairabé insignificant. Aquesta reducció incita a una pregunta : com és que Catalunya, tan oberta a les altres branques del tèxtil, ha deixat un espai tan petit a la llenceria? L'argument de fons d'aquest treball hi suggereix una resposta : la falta d'elasticitat de la fibra imposa en el cas del lli, una maquinària de filar més complexa i més pesant que la del cotó ; la primera característica significa majors dotacions de treball, la segona un consum tres vegades superior d'energia; l'última exigència ha pesat com una llosa. Ja se sap que mancat de filasses autòctones, el tissatge resulta pràcticament impossible.

EL BLOQUEIG DE LA INDÚSTRIA PESANT

Les dificultats de la metal·mecànica

Al Regne Unit i a França, els dos primers països que s'han industrialitzat, la mecanització del tèxtil —el sector líder— ha exigut i aconseguit, òbviament, el desenvolupament simultani de la metal·mecànica. A casa nostra, l'intent d'imitar la pauta anglo-francesa, amb uns anys de retard, és clar, ha sofert, d'entrada, dos revessos considerables. Un es refereix als obstacles oposats a l'adquisició i difusió del saber relatiu a la nova indústria. L'altre, a la destrucció violenta del primer establiment erigit amb la intenció d'aplicar el saber al·ludit.

A finals dels anys 1820, la Junta de Comerç de Catalunya, que exerceix com a màxima instància industrial, ha expressat el seu desig de contribuir a la implantació de la indústria fabril mitjançant la creació d'una càtedra de Mecànica Teòrico-Pràctica. A l'hora de cobrir-la (octubre de 1831), la persona escollida és Hilarión Bordege, un madrileny que assegura haver col·laborat amb Marc Isambard Brunel, el gran enginyer, en els plànols del túnel sota el Tàmesi, així com amb alguns dels millors maquinistes o mecànics (aleshores les dues paraules s'usen indistintament) de París. El "Ministerio de Hacienda" s'oposa al nomenament, al·legant que la provisió de la càtedra hauria d'haver-se fet per oposició. A la fi (juny de 1833) Bordege és acceptat amb la condició, però, de reduir la matèria ensenyada a "un curso ele-

mental de geometria y mecánica aplicada a las artes" i de renunciar "al establecimiento de un taller provisto de todos los útiles y enseres en un local a propósito". La mecánica superior i les pràctiques són una prerrogativa reservada al Real Conservatorio de Artes de la capital.

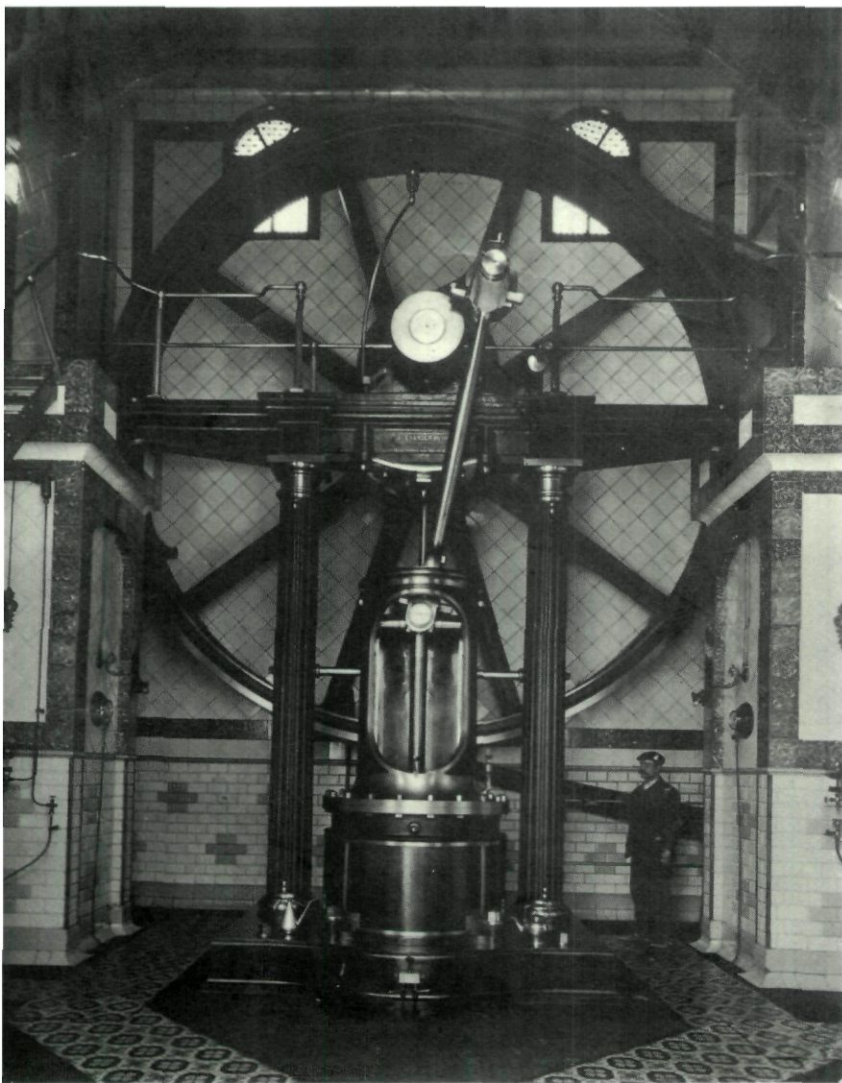
D'aquesta manera, a Barcelona, la docència del professor Bordege resulta poc atractiva. El primer any, dels disset alumnes matriculats només n'hi han quedat cinc. Les baixes són imputades per "la falta de una buena colección de modelos de máquinas en la cual puedan ver palpablemente lo que se dedican a aprender".

Convertida en el "taller del món", la Gran Bretanya no deixa sortir una sola màquina a l'estranger. Una conseqüència de la prohibició ha estat l'establiment de nombrosíssims mecànics anglesos al Continent. "Bonaplata, Vilaregut, Rull i Cia." han hagut de recórrer a alguns d'ells quan s'ha tractat de muntar i posar en marxa la foneria i el taller de construccions annexes a la fàbrica cotonera. El compromís contret amb la "Dirección General de Rentas" obliga l'empresa a lliurar anualment un mínim de 40 filadores i 200 telers mecànics "a los precios señalados en los prospectos de los fabricantes maquinistas de París". Aquestes quantitats suposen una inversió sense precedents. La foneria i el taller de construccions mecàniques de la Bonaplata constitueixen la pedra miliar d'aquesta branca industrial a la Península Ibèrica. Tot se n'ha anat en orris la nit del 5 al 6 d'agost de 1835. Caldrà que Valentí Esparó, un dels socis, es faci amo de l'haver sencer de la societat per a què, al costat de les runes, dins el mateix terreny de l'antic establiment metal·mecànic, en sorgeixi un altre de nou, més gran i més ben equipat que l'anterior. La seva estrena ha tingut lloc en 1841.

Els fracassos i els desastres no són mai absoluts. De la mateixa manera que l'ensenyament de Bordege, només teòric i elemental com hem dit, acabaria creant un clima favorable a la difusió del coneixement mecànic, les instal·lacions de la Bonaplata han servit, en el brevíssim temps en què han estat actives, de model "para propagar los conocimientos y mejoras en infinidad de ramos. Los maquinistas, cerrajeros, carpinteros han visto y cogido allí ideas que sólo un largo y dispendioso viaje les hubiera tal vez proporcionado" (P. Madoz, 1835).



Nens i dones que treballaven en una fàbrica de vidre de Cornellà, l'any 1917. Arxiu del MCTC (Foto Izard)



La grandària de les noves màquines i instal·lacions industrials devia sorprendre uns treballadors que amb prou feines acabaven de deixar les seves activitats artesanals habituals. Cilindre i volant produïts per Alexander Hnos., de Barcelona (Arxiu Jordi Nadal)

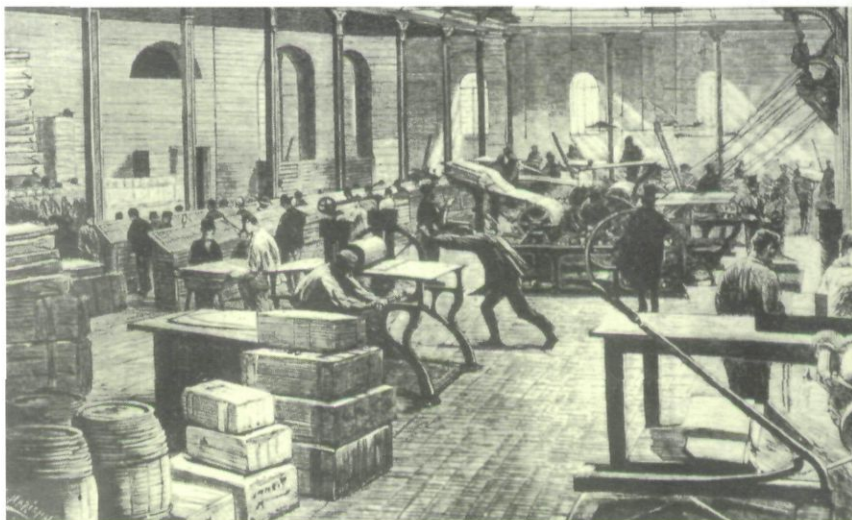
Aquesta exemplaritat i aquell clima expliquen el progrés de les construccions mecàniques barcelonines que la Societat Econòmica d'Amics del País ja constata en una data tan "primerenca" com la de 1840. Aleshores, a penes acabada la Primera Guerra Carlina, el nombre d'empreses del ram puja a 41, les quals disposen de 7 forns, 18 fogons, 84 fornals, 98 torns, 64 encluses i 74 màquines vàries. El conjunt és impulsat per 3 vapors (que sumen 37 C.V.) i 22 cavalleries, i dona feina a 581 operaris dirigits per 65 mestres que transformen 22.100 quintars (919 tones) de ferro indígena, 12.893 quintars (536 tones) de ferro importat i 4.449 quintars (185 tones) de plom i llautó. Cal assenyalar que a la llista de la Societat Econòmica ja hi són presents els "Tallers de Foneria i Construccions de Valentí Esparó" i la societat formada per Manuel Lerena i Nicolau Tous i Soler (a partir de 1841, "Foneria de ferro i taller de maquinària", vulgarment "La Barcelonesa") que, en unir-se quinze anys més tard, formaran "La Maquinista Terrestre y Marítima, S.A.", emblemàtica i sense rival a la segona meitat del segle XIX.

El desenvolupament que estem ressenyant ha plantejat el problema del proveïment de matèries primeres. Ja s'ha parlat del carbó. Ara és el moment de parlar del ferro. L'auge de la construcció mecànica ha convertit el Principat en el principal consumidor espanyol de productes siderúrgics. Fins al 1830, aproximadament, quan aquella branca industrial tenia per bandera la fabricació de claus i armes curtes de foc a Ripoll, n'hi havia hagut prou amb el ferro de les fargues tradicionals, de localització pirinenca. A partir de 1830, el ferro industrial, és a dir abundós i barat, passa a ser el de l'alt forn. La farga queda obsoleta, el seu declivi no té remei. A l'inici del procés de modernització, la foneria dels Bonaplata havia utilitzat el lingot de la ferreria "El Àngel", que el català Joan Giró acabava d'estrenar a Marbella (Màlaga). Amb el temps, quan l'especialitat vagi prenent l'embranchada que acabem de veure, la dependència del proveïment exterior s'anirà tornant insuportable. Si vol afirmar-se, la indústria catalana de béns de producció ha de disposar de ferro colat obtingut a casa.

Tot i ésser de consideració, no manquen els qui accepten el repte i es disposen a afrontar-lo. L'any 1844, la societat "El Veterano Cabeza de Hierro" encén a Camprodon el primer alt forn, i l'alimenta amb carbó vegetal a l'espera de poder-

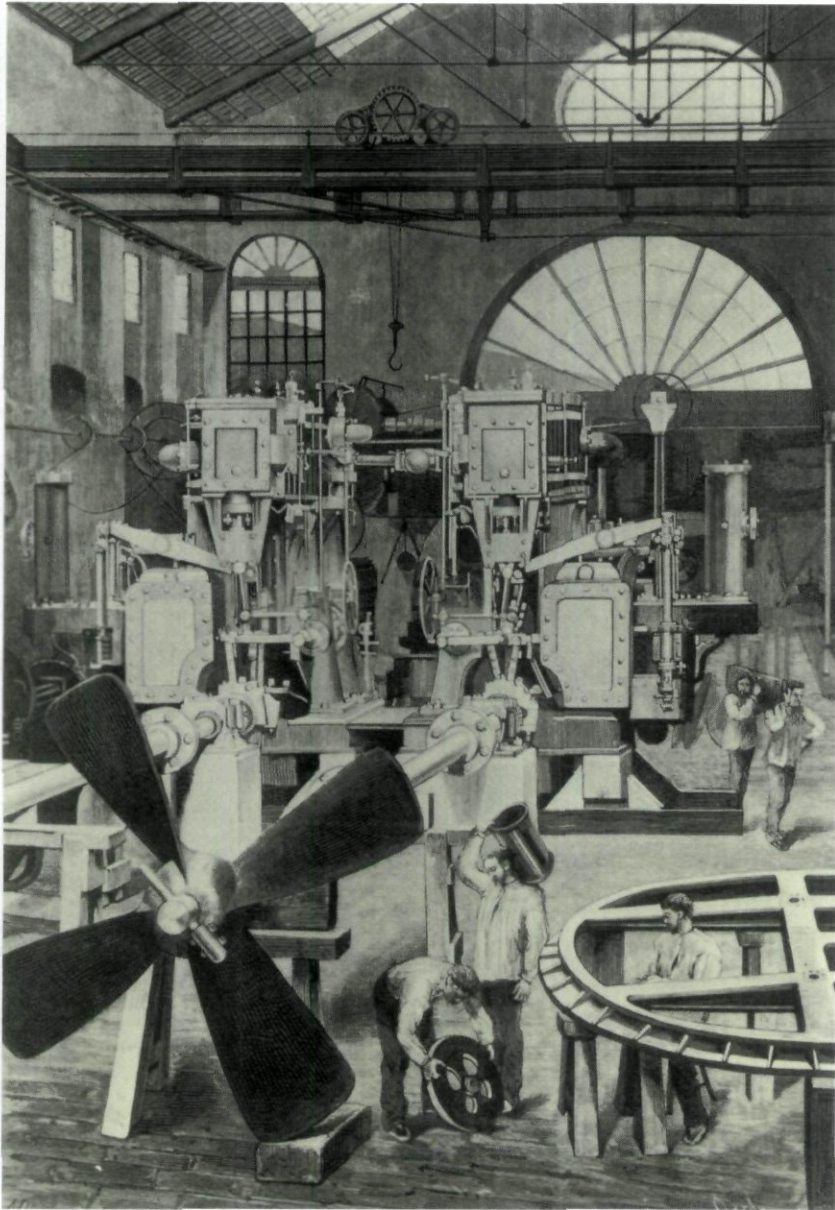
ho fer amb l'hulla, tan acostada, de Sant Joan de les Abadesses; el forn, que funciona amb dificultats i amb intermitències, serà reconstruït, sense gaire més èxit, el 1858. Entre el 1851, data de la publicació del projecte, i 1859, data de les úniques notícies que s'hi refereixen, Francesc Castanys i Masoliver, vinculat al sector tèxtil, crea a la Bordeta (Sants) la "Ferreria Catalana", una siderúrgica integral, capacitada per a produir el lingot, refinar-lo, pudelar-lo i estirar-lo; sembla que el principal incentiu d'en Castanys han estat les expectatives obertes, i aviat decebudes, per les construccions ferroviàries. El 1857, els Alexander, propietaris d'un taller de maquinària a la Barceloneta, formen amb el capitalista Eusebi Font del Sol la comandita "Font, Alexander i Cia.", per tal de bastir al Clot de la Mel, del terme de Sant Martí de Provençals i tocant a la línia fèrria que un dia haurà de menar al jaciment huller del Ripollès, el tercer alt forn i els tallers corresponents de motlleria i de forja. En una data sense precisar del mateix decenni, han entrat en funcionament dos alts forns més a Anglès (Gironès) i un altre a la Garriga (Vallès Oriental), propietat, aquest darrer, de la "Fundición Minera del Norte". En definitiva, sis alts forns en un període ben curt, quan els de la resta d'Espanya no deuen passar de trenta.

Malauradament, la vida d'aquestes instal·lacions ha estat brevíssima. El 1862, la reforma aranzelària del ministre Salaverría, que rebaixa els drets exigits als ferros d'importació, suposa l'apagament dels d'en Castanys i de "Font i Alexander". Tres anys més tard, la fi del segon d'Anglès representa l'acabament del de més durada. La trajectòria de la moderna siderúrgia catalana ha estat tan ràpida com la d'un meteor, tan efímera com la d'un foc d'encenalls. A mitjan segle XIX, els alts forns de ferro s'havien d'alimentar amb carbó mineral; el dèficit carboner ha fet que els forns catalans (llevat del de Camprodon) hagin nascut morts. Amb referència precisa als de l'àrea barcelonina, les paraules de Fèlix Macià i Bonaplata, enginyer químic, escrites arran de la seva visita a l'Exposició Universal de 1862, a Londres, no poden ésser ni més ajustades ni més oportunes: el ferro, "*todas las naciones buscan los medios de obtenerlo económicamente y su producción, según pudimos apreciar, está en relación directa con la importancia hullera que cada una tiene*"; per això mateix, "*faltos nosotros de los combustibles, increíble parece que se hayan lanzado capitales al desarrollo de esta in-*



Malgrat la tradició i la qualitat de les fargues catalanes, la metal·lúrgia no va arribar a desenvolupar-se fins a les grans magnituds. Foneria Grau, de Barcelona, 1918. Arxiu del MCTC (Foto Izard)

L'era de la comunicació s'intueix en les impremtes del segle XIX com aquesta reproduïda a la revista La Il·lustració Catalana.



Secció de muntatge de motors nàutics de "La Maquinista Terrestre y Marítima", a la Barceloneta (Foto arxíu J. Nadal)

El nou material que serà a la base de tots els progressos que es produiran en el camp de la mecanització serà el ferro. Tots els esforços científics i tècnics desenvolupats des del Renaixement hauran fet possible que al llarg del segle XVIII es vagin realitzant a Europa els primers passos definitius cap a una utilització pràctica i massiva dels objectes fets amb aquest mineral.

Arquitectura industrial a Catalunya

dustria hasta las puertas de la misma Barcelona", essent natural "la inactividad en que se han quedado sus establecimientos."

A començaments dels anys 1860, la siderúrgia catalana es troba en un atzucac. Què fer? Una opció considera la substitució del ferro nou, de forçosa importació, pel ferro vell, degudament reciclat. És la que adopta, per exemple, la "Ferreria de Nostra Senyora del Remei", muntada el 1861 per Manuel Girona, comptant amb els carrils fora d'ús que li vagin proporcionant les companyies ferroviàries. Una altra sortida és la de compensar les dificultats internes amb la presa de posicions en altres territoris més ben dotats. En aquest cas, la cita obligada són els germans Vilallonga, propietaris d'una farga a Darnius i de diverses mines de ferro a l'Alt Empordà, que han abandonat els reiterats intents de passar a l'alt forn —a Campmany, primer, i a Ripoll, més tard— per a intervenir decisivament en la creació de la gran fàbrica "Altos Hornos y Fábrica de Hierros y Acero" de Baracaldo, a Biscaia, l'any 1882. També és significatiu l'accés de Jaume Girona a la vice-presidència de la ferreria asturiana de "Pedro Duro y Cía.", en transformar-se en la "Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera", el 1900. Els Girona són els impulsors i principals accionistes de la poderosa companyia "Material per a Ferrocarrils i Construccions", que ha succeït a la "Ferreria del Remei" el 1881.

Per bé que notòries, les alternatives han resultat insuficients. Del 1861 al 1881, la producció de laminats per part de la "Ferreria del Remei" ha patit l'escassetat d'aquells carrils vells que li havien servit de suport. Després, l'oferta de "Material per a Ferrocarrils" es veu frenada pel cost del lingot vingut de Bilbao o de Gijón. En qualsevol cas, la indústria catalana de semi-manufacturats metàl·lics treballa en condicions desavantatjoses.

I si els laminats són cars, les altres ferros, obtinguts a base de dotacions addicionals de carbó, encara ho són més. Les dificultats de les construccions metàl·liques es multipliquen en l'àmbit de les construccions mecàniques. La trajectòria de la "Maquinista" n'és una prova eloqüent. Creada amb l'ambició d'especialitzar-se en el camp dels motors, l'empresa ha acabat posant l'èmfasi en els ponts de ferro per a ferrocarrils i en les estructures metàl·liques per a tota mena d'edificis, tan públics (mercats, casernes, hospitals, escoles...) com privats (cases de pisos). Només quan

porti quaranta anys de penosa existència, la forta protecció atorgada per la llei de 24 de setembre de 1896 li permetrà una certa dedicació a les màquines de tren. Fins aleshores els valors afegits —i els beneficis!— generats per la “Maquinista” han estat més aviat precaris.

Naturalment, hi ha hagut l'excepció que confirma la regla. La marxa del sector metal·lúrgic, que podem titllar de mediocre en el seu conjunt, no exclou la presència d'algun recorregut francament reeixit. El dels Planas, constructors, a Girona, de 1.223 turbines hidràuliques, amb una potència de 86.793 C.V., en el període comprès entre el 1858 i el 1910, és potser el més espectacular. Les turbines Planas han estat molt majoritàries a les fàbriques de riu (cotonereres) del Principat. També han jugat un paper important a la resta d'Espanya, especialment a la indústria paperera guipuscoana. A la inversa de “La Maquinista”, que en 1871 s'ha vist obligada a reduir el capital, l'empresa dels Planas ha anat augmentant el seu, a mida que ho demanava la progressió del negoci. A finals dels anys 1880, la firma gironina ha iniciat, a més, la fabricació de material elèctric, amb patents de la casa Ganz de Budapest. El 1903, la divisió elèctrica de la casa ha estat traslladada a uns locals aixecats exprofés al barri barceloní de Can Tunis. El 1906, la societat ha deixat d'ésser familiar per a convertir-se en anònima (“Construcciones Mecánicas y Eléctricas, S.A.”).

Quina ha estat la clau d'un èxit tan singular? A l'època de la hidromecànica i de la hidroelectricitat incipient, el triomf de la casa Planas s'ha basat en la singularitat de la construcció i en la proximitat dels clients. Des del punt de vista tècnic, la construcció d'una turbina presenta poques complicacions, consistint bàsicament en treball de forneria. La dificultat apareix en el moment d'adaptar el motor a les característiques precises del corrent d'aigua que l'ha de moure. L'altura del salt, el cabal hidràulic, la seva velocitat, les oscil·lacions que pateix al llarg de l'any són específics en cada cas. Les turbines es fan a mida. El constructor n'ha de conèixer l'emplaçament i l'entorn que el defineix. El constructor “local” està més ben situat que el de fora. La diferència de preu que pugui haver-hi passa a segon terme.



Metallúrgia catalana. Pont de les Peixateries, de Girona, dissenyat pel mateix G. Eiffel autor de l'estàtua de la Llibertat de Nova York i de la torre Eiffel de París (Foto Ramon Manent)

Les construccions en ferro marquen la pauta d'un nou urbanisme. Mercat del Born, construït l'any 1876 als tallers de “La Maquinista” (Foto IMH)



El retard de la química

En sortir del teler la peça de roba no es troba encara en condicions de ser lliurada al consumidor; necessita ésser blanquejada, mordantada (a vegades), tenyida o estampada. L'acabat és la fase superior del tèxtil, aquella que li aporta major quantia de valor afegit. Els materials que utilitza han canviat amb el temps. Abans de la industrialització, els agents de blanqueig, els mordents i els colorants eren productes naturals, dels regnes vegetal o mineral, que només calia convertir en pols. Amb la industrialització, el canvi d'escala en la producció de teixits ha tornat insuficients o massa dispendioses les fonts de la sosa i la potassa, l'alum i el caparrós, i els tints oferts per la natura i ha exigít el concurs de la química per a obtenir-ne de nous, molt més abundosos, barats i eficients que els anteriors. Com en el cas de la mecànica, la indústria química moderna ha nascut al redós de la indústria cotonera.

A Catalunya, aquest origen és perfectament identificable. A finals del segle XVIII, la indianeria del Principat havia esdevingut un client considerable de la fàbrica química de La Paille, al Lenguadoc, prop de Montpeller, una de les més importants de França. Passada la Guerra del Francès, la represa del tèxtil català incità François Cros, montpellerí, a establir a Sants, tocant a Barcelona, les primeres cambres de plom per a l'obtenció de l'oli de vidriol (àcid sulfúric), el reactiu químic per excel·lència. Això succeïa entorn de l'any 1820. L'establiment de Cros representa l'acta de naixença de la indústria química peninsular. L'èxit de la iniciativa en suscità la imitació per d'altres empresaris. Una bona part del vidriol obtingut es dedicà a la producció de caparrós artificial (sulfat de ferro). Cap al 1830, Catalunya s'auto-proveïa d'aquest mordent.

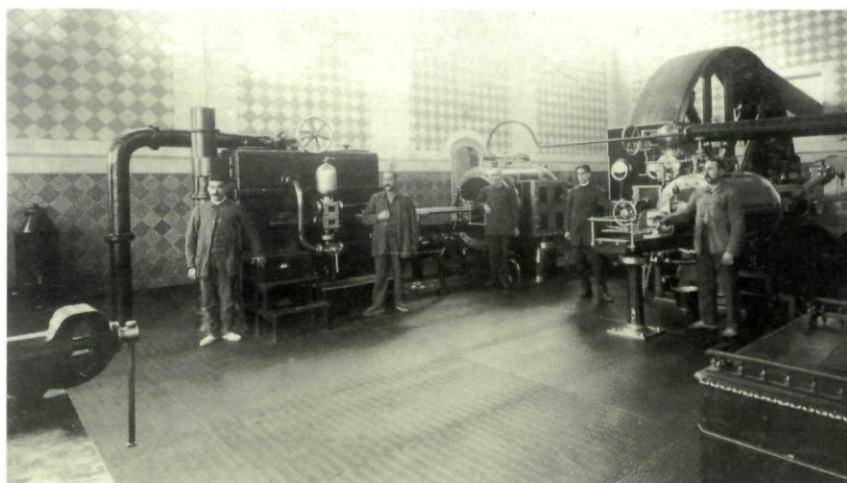
El bon començament que s'acaba de dir no ha tingut continuïtat. Tot i mantenir el servei al tèxtil, que no para de créixer, la química dels països avançats posa l'accent, durant la mitja centúria compresa entre els anys 1825/30 i 1875/80 en la producció de sosa Leblanc, a partir del tractament de la sal comuna per mitjà de l'àcid sulfúric. Aquesta sosa no ha pogut arrelar a casa nostra. Les causes del fracàs han estat diverses. Pel costat de l'oferta, han resultat molt negatives l'estanc de la sal, fins al 1870, i, una vegada més, la carestia del carbó, que imposaven un sobrepreu exagerat a les dues matèries primeres bàsiques



El paper, especialment el de drap, és un dels productes més significatius de la indústria catalana del XIX. Anunci de diversos molins i acció de La Gerundense "primera fàbrica de paper continuu" de Catalunya, 1833, on s'hi reproduïx gràficament i fidel un procés que revolucionarà tota la producció paperera del país (Fotos arxíu J. Nadal)

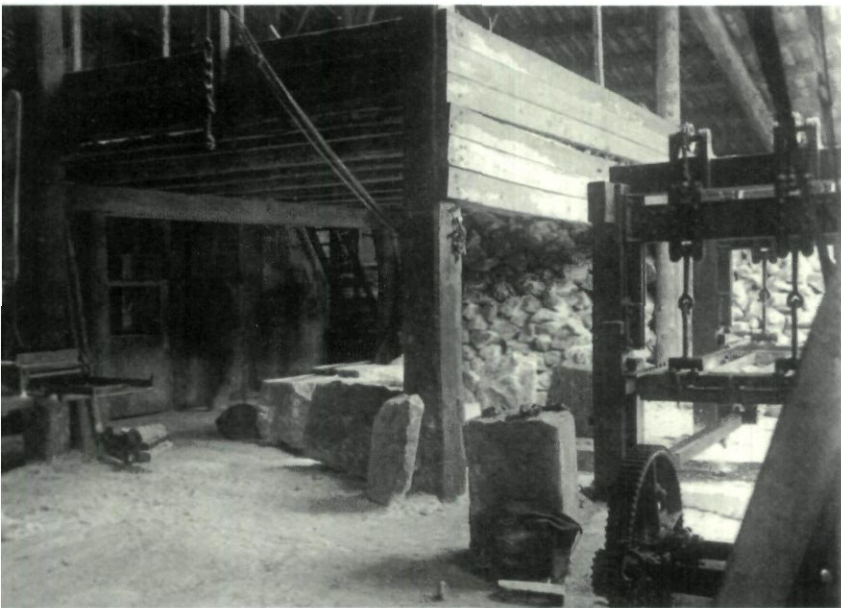
(tingui's en compte que la producció de 100 quilos de carbonat de sosa en demanava 150 de sal i 400 d'hulla). Pel costat de la demanda, hi ha hagut un obstacle encara pitjor, que és la mediocritat de les indústries consumidores de l'àlcali. La sosa Leblanc presentava immensos avantatges, de qualitat i de cost, respecte de la barrella tradicional. La contrapartida era que no admetia la petita escala. La fabricació alcalina del Principat hauria hagut d'irradiar sobre la resta d'Espanya. L'escassa entitat del vidre, el sabó i el paper espanyols —les branques tributàries de la sosa— no ho permetia. En aquestes circumstàncies, millor passar de llarg i proveir-se a l'estranger. Al llarg del vuit-cents, la sosa i el clorur de calci (un subproducte eficaçíssim en el blanqueig del cotó i el paper) emprat a Catalunya ha vingut de Marsella i de Liverpool.

El problema només ha entrat en vies de solució amb l'augment del consum i la descoberta del procediment electrolític. En acostar-se el 1900, la demanda espanyola de sosa assoleix, per fi, la cota de 20.000 tones que els experts consideren imprescindibles per a intentar satisfer-la des del país estant. Per les mateixes dates, l'aplicació de l'electricitat a la fabricació alcalina permet aixecar la hipoteca carbonera, tan onerosa. Les noves premisses fomenten la iniciativa, tan esperada. L'any 1894, l'empresa alemanya Chemische Fabrik Elektron, nascuda de la fusió d'una firma química i d'una altra elèctrica, ha obert la primera fàbrica mundial de sosa per electròlisi de la sal marina. Tres més tard, el 1897, un consorci format per empresaris alemanys, suïssos (de la banca Ehinger, de Basilea) i espanyols, encapçalats per Karl Pristor, enginyer, membre del consell directiu de la mateixa Fabrik Electron, constitueix a Barcelona la Electroquímica de Flix, S.A., amb la comesa d'implantar l'electròlisi cloro-alcalina al nostre país. Presidida per Josep Mansana, un barceloní lligat a la indústria del gas i dirigida pel teutó Georg Ahlemeyer, Electroquímica de Flix posarà set anys a aixecar vora l'Ebre el complex industrial que encara avui és rellevant en el panorama de la fabricació catalana. La fàbrica fou situada entre la via del ferrocarril de Barcelona a Saragossa i el riu Ebre, a peu de l'aigua que dona impuls a la central elèctrica, al centre d'una comarca ben proveïda de pedra calcària, molt a prop dels lignits de Mequinensa i no lluny de les salines de Sant Carles de la Ràpita. La seva estrena, el 1904, posarà fi a la dependència respecte de la sosa càustica i molt especialment del carbo-



La indústria, que necessita personal qualificat, estimula l'ensenyament i la recerca. Laboratori de física de l'Escola Industrial de Terrassa. Arxiu del MCTC (Foto B. Ragon)

La caldera de vapor és el cor neuràlgic de la fàbrica. Museu de la Ciència i la Tècnica de Catalunya (Foto Fons Carmona)



nat de calci estrangers. És interessant assenyalar que Cros S.A. serà l'encarregada de comercialitzar-ne els productes. Serà per a ella la manera de treure's, en part almenys, l'espina que duia clavada des de tant de temps: en els anys 1830, François Cros, el fundador, havia maldat en va per a passar de fabricant de mordents a fabricant de sosa Leblanc.

Enduts per la indústria alcalina, hem transcendit els límits temporals d'aquest treball. Ens cal abandonar l'època de l'electricitat i retornar a l'època del carbó, la menys favorable per a la química a casa nostra. Què queda per ressenyar després de veure'n la incapacitat d'adaptar la pauta europea en el mig segle d'hegemonia de la primera sosa artificial? Què ha esdevingut la química catalana entre 1825/30 i 1875/80? Enmig del desconcert que crea la successió d'empreses de pocs recursos i escassa ambició, què mostra la trajectòria de la firma més atípica, més duradora i més representativa? Què ha fet per sobreviure la casa Cros des del 1830, en què estava especialitzada en el sulfat de ferro, fins a la seva consagració, el 1904, en convertir-se en societat anònima? A falta d'un estudi més aprofundit, la informació disponible indica una llarga dedicació als articles més bàsics (àcids sulfúrics, clorhídrics, nítrics... i diverses sals), superada finalment per l'entrada, que serà decisiva, en l'esfera dels adobs fosfatats. El canvi s'ha produït en una data no precisada dels anys 1890, quan en fa prop de vint que la fàbrica ha estat traslladada de Sants a Badalona, en un lloc situat entre la via fèrria i el mar.



Els superfosfats de calci, que s'obtenen a partir de les roques fosfatades i de l'àcid sulfúric, a parts iguals, són una de les grans troballes de la indústria química en el darrer terç del segle XIX. Constitueixen l'element que retorna la fertilitat a les terres bladeres exhaustes per la successió de les collites; ajuden a assegurar l'alimentació d'una part considerable de la població mundial. Iniciada amb modèstia a mitjans de la centúria, la nova producció ha anat d'augment a mida de la descoberta de fosfats naturals a diversos llocs del planeta. A l'última dècada de la centúria, l'explotació a gran escala de les reserves situades a la confluència dels territoris algerià i tunisià ha conferit unes rendes de situació excepcionals a Espanya i Itàlia. D'una banda, les millors fonts de l'àcid sulfúric (pirites de Huelva i *zolfo* o sofre nadiu sicilià). De l'altra, els millors fosfats naturals,

Les indústries extractives, malgrat la migradesa dels recursos miners de Catalunya, ocupen un capítol important dins del nostre teixit industrial. Mines de Cardona, 1917. Arxiu del MCTC (Foto Izard)

Antiga adoberia de Cal Granotes, d'Igualada, edifici pre-industrial on era adobada artesanalment la pell grossa de bou o de vaca per fer soles de sabata. Pertany al Museu Comarcal de l'Anoia. Arxiu del MCTC (Foto Jaume Soler)

a la veïna costa africana. Cap altre país no podia produir els superfosfats en condicions tan avançades. Entenent-ho així, els britànics, que controlen les pirites, els francesos, que són els amos dels fosfats, i els espanyols, que tenen la sobirania del territori, competeixen per establir al litoral comprès entre el cap de San Vicente i el cap de Creus un rosari de fàbriques de fertilitzants fosfatats. De les espanyoles, molt aviat en destacarà la de Cros, a Badalona, que, més endavant, acabarà fent-se amb un bon nombre de les altres. Els adobs seran, al llarg del segle XX, la gran especialitat de l'empresa química degana.

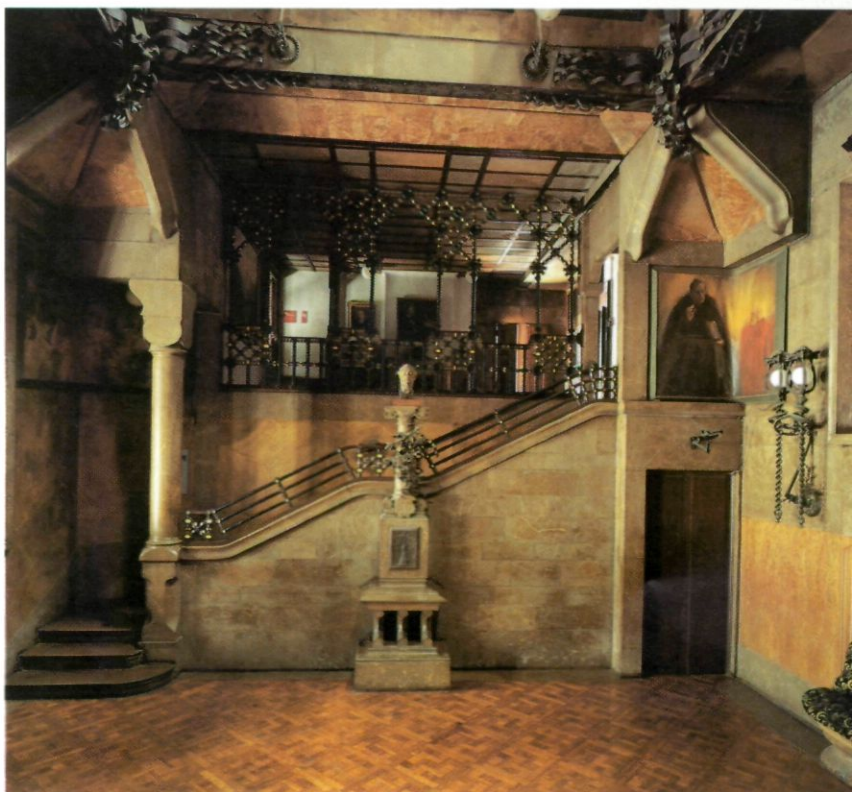
Una referència, per últim a la indústria gasista. La destil·lació de l'hulla —una operació química— proporciona un gas que, en cremar, esdevé una font òptima de llum, calor i energia. Produït des de començaments del segle XIX a diverses ciutats angleses i franceses, la seva adopció ha depès en menor grau de la disponibilitat de carbó que dels nivells de renda. Aquest fet explica la primacia de la indústria gasista catalana dins el marc espanyol. A partir de la primera factoria barcelonina, inaugurada el 1842, la fabricació de gas s'ha estès a 28 localitats catalanes més fins al 1901. En aquesta data, les poblacions de la resta d'Espanya que en disposen sumen 44. En producció, la xifra catalana (48,8 milions de metres cúbics/any) és el 40 per 100 de la global. No obstant, els barcelonins paguen el gas a un preu que supera en un 42 i 38 per 100 el que paguen els sevillans i els madrilenys, respectivament. El major consum català s'empara en una renda individual més elevada; la major producció, en aquest major consum i en la impossibilitat de satisfer-lo des de fora: en el segle XIX no hi ha transport de gas a llarga distància.

CATALUNYA, LA FÀBRICA D'ESPANYA

El bloqueig de la metal·lúrgia i la química ha alimentat una visió reduccionista segons la qual, al terme d'una cursa prou llarga, la indústria catalana a penes hauria sobrepassat, a la fi del segle XIX, l'esfera del sector tèxtil, per no dir cotoner. Sense proposar-s'ho, alimenta la mateixa imatge aquella opinió, força divulgada, que fa coincidir la diversificació industrial a casa nos-

*Pati central del palauet Casades, segle XIX
(Foto Ramon Manent)*

L'arquitectura dels industrials. El Modernisme traduirà en obres perdurables la puixança econòmica dels grans fabricants catalans. Saló central del Palau Güell, obra d'Antoni Gaudí, 1880 (Foto Ramon Manent)



7. BERGA — Fabrica de Electricidad



Les indústries incipients sovint aprofiten les estructures artesanals més antigues. És el cas d'aquesta fàbrica d'electricitat instal·lada en un vell molí fariner, a Berga (Foto arxiu del MCTC)

tra amb l'adopció de l'energia elèctrica, a partir del 1900. No n'hi ha per a tant. Ni el lideratge del cotó ni les rigideses de l'època anterior a l'electricitat exclouen forçosament l'aparició de canvis substancials en l'estructura fabril de la Catalunya vuitcentista. El lideratge del cotó indica precisament això: que la branca moderna del tèxtil ha exercit efectes d'arrossegament, de modernització, sobre el conjunt de l'activitat manufacturera. Pel seu volum i pel seu èxit, el cotó ha contribuït a difondre una mentalitat emprenedora, que no existia abans. Per la seva eficiència, la mecànica cotonera ha creat unes pautes tecnològiques d'aplicació molt extensa. La concentració de l'impuls cotoner—tan important— al Principat ha tingut l'efecte, a termini no gaire llarg, d'elevat a posicions eminentes (dintre d'Espanya, és clar) la resta de la indústria catalana. Els casos de la farinaria i de l'adoberia, poc avantatjades en el punt de partida, en són uns bons exemples.

El pa de blat i altres cereals ha estat, des del Neolític fins ahir mateix, l'aliment fonamental de l'espècie humana. La transformació del blat en farina s'ha situat regularment en el centre de la seva activitat. Històricament, el moliner ha estat—amb el teixidor— l'expressió més pregonada de l'home industriós. En contrast amb aquesta importància, l'art del moliner és un dels que han avançat amb més parsimònia. La mòlta a base de dues pedres planes i circulars, l'una giratòria (mola alta) i l'altra fixa (mola sotana), ha mantingut l'hegemonia des de temps remots fins ben entrat el segle XIX. En aquest llarguíssim lapse les innovacions que s'hi han fet no n'han afectat el principi. En el vuit-cents, quan es troba a les acaballes, les millores consisteixen en l'aplicació de la força del vapor, en benefici del rendiment del molí, i el recurs a la pedra de La Ferté (La Ferté-sous-Jouarre, Seine-et-Marne, prop de París), que té l'avantatge de no allisar-se, com passava amb el granit, i de no descompondre's, formant un polsim que s'incorporava a les farines, com succeïa amb la calcinal, el gres i la lava. Les moles de pedra francesa garanteixen que el pa no contindrà substàncies espúries ni llimarà les dentadures. Ben poca cosa quan es consideren els inconvenients de base inherents al sistema. D'una banda, les moles trinxen el gra sencer (la clova, el germen i l'ametlla farinosa), confiant la separació del segó al cernidat posterior. De l'altra, generen una temperatura excessiva, que crema els blats i els priva de la major part del gluten, amb el resultat d'una pastada de farina que ab-

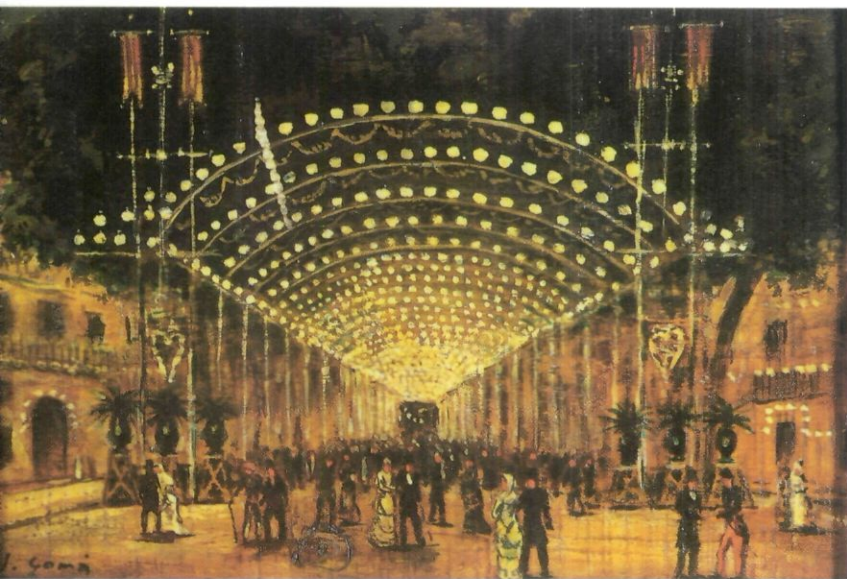
sorbeix poca aigua i d'un pa que no puja quan es posa al forn. Les farines incorporen massa partícules d'escàs valor nutritiu i en ser feixuc, poc esponjós, el pa que en deriva és difícil de digerir.

La solució han estat els molins de corrons, o la mòlta *gradual*, que combina el pas successiu per diversos jocs de cilindres metàl·lics (més estrets i amb estries més fines cada cop) amb els cernidrats corresponents, per acabar lliurant una farina completament neta d'elements estranys, sense problemes de conservació i apta per a fer un pa blanc, saborós, ben llevat i fàcil de digerir. Però el sistema de cilindres no solament millora la qualitat de l'article, sinó que també en rebaixa els costos de producció. A capacitat anàloga, els corrons demanen menys espai, tenen un cost d'establiment semblant, consumeixen menys energia i originen una despesa de funcionament i d'entreteniment molt menor que les moles. Això sí, per a ésser operatius reclamen una dimensió que té poc a veure amb la de la immensa majoria dels molins tradicionals. El canvi d'escala i la concentració tant geogràfica com espacial són trets específics de la indústria farinera moderna. La figura del moliner, en l'accepció mil·lenària del mot, no hi té més lloc.

La primera instal·lació d'un molí de corrons data de 1837 i havia tingut lloc a Budapest. No obstant això, el procediment no s'ha divulgat fins a la dècada de 1870, en què la casa "Ganz i Cia.", de la capital hongaresa, ha posat en circulació uns cilindres de fosa endurida (fosa d'acer), que obviaven els inconvenients dels materials assajats fins aleshores. A Europa, els dos països capdavanters en l'adopció de l'invent han estat Àustria-Hongria i a Alemanya; a Amèrica, els Estats Units. A la Península Ibèrica, els seus introductors han estat "Villarroya y Castellao", a Puente Gállego, prop de Saragossa, el 1887, i "La Harinera Balear", de Ciutat de Mallorca, i "Parera i Guardiola", de Sant Martí de Provençals, el 1882. El 1900, el nombre de farineres espanyoles pel mètode "àustro-hongarès" arribarà a 157, repartides en vint-i-nou províncies. D'elles, el paquet més gros, 40 exactament, es localitzarà a Catalunya. Barcelona és, des de 1889, la seu de la revista *La Molineria Española*, encarregada de pregonar les excel·lències del sistema. Abans, del 1881 al 1889, amb el nom de *La Industria Harinera Moderna*, la revista s'havia publicat a Viena. L'editor no ha canviat: un tal "Dr. Celtibero", sota el qual s'amaga la personalitat d'Alfred Nadal i Mariez-



L'electricitat protagonitzarà el gran salt endavant cap a la modernitat. Cartell de les làmpares Vulcan (Foto arxiu J. Nadal)



L'electricitat arriba al carrer. Encesa de la il·luminació de la Rambla barcelonina. Museu d'Història de la Ciutat (Foto Ramon Manent)

Reproducció fidel de l'oficina d'una fàbrica. Museu Nacional d'Història de Catalunya, al Palu del Mar, de Barcelona (Foto Ramon Manent)

currena. Es tracta d'un metge que, a la capital habsburguesa, on havia combinat l'exercici de la professió mèdica amb les classes de castellà a la infanta Maria Cristina, futura esposa d'Alfons XII, s'ha convertit a "la fe cilindrant". El seu apostolat compta amb el recolzament financer de la casa Israel-Ganz, destacada en la construcció dels nous molins.

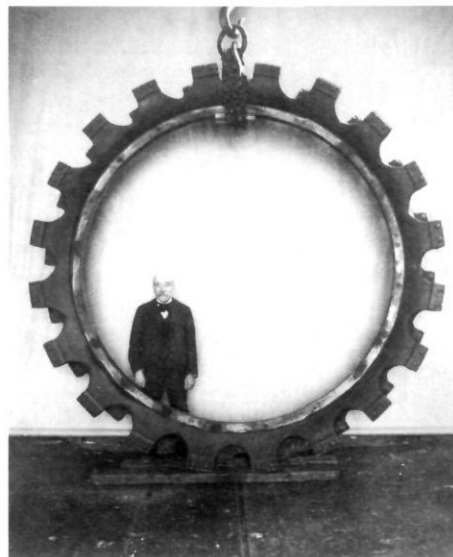
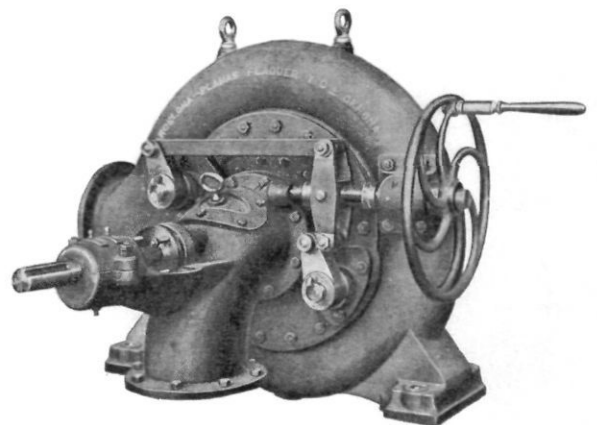
Acabem d'esmentar la firma "Parera i Guardiola" com la primera en introduir la mòlta moderna al Principat. Podem afegir que Sant Martí de Provençals n'ha estat el principal baluard. En 1904, els 14 fabricants de farina que s'hi troben treballen tots amb molins de corròns. Segons els càlculs d'un enginyer al servei de la Hisenda, la capacitat de mòlta de cada metre de contacte amb els cilindres fluctua entre 4.000 i 4.400 quilos diaris. Ateses els 1.311 dm² que, en aquest moment, sumen els corròns martinencs, hom pot estimar en una xifra compresa entre 500 i 600 tones per dia feiner la producció de farina local. El lector ha de tenir en compte que Barcelona i els pobles agregats (des del 1897) sumen aleshores mig milió d'habitants. De fet, la farineria martinenca dóna lloc a quantiosos excedents que són exportats fora de la regió. El 1904, només per cabotatge n'han sortit 78.736 tones. Aquesta xifra representa el 30,3 per 100, en pes, i el 10,9 per 100, en valor, de tot el cabotatge barceloní.

Quins són els factors que han convertit Sant Martí en la capital del segment *modern* de la indústria farinera, no solament catalana sinó també espanyola? Podem enumerar-ne tres: primer, el creixement de la gran ciutat veïna, que li assegura el principal mercat; segon, la proximitat del port barceloní, que facilita l'entrada dels cereals estrangers en el moment en què aquests estan guanyant la batalla als de l'Espanya interior; i tercer, la densitat i diversitat de la trama industrial martinenca (Sant Martí, pulmó industrial de Barcelona!), que acaba exercint efectes d'arrossegament sobre qualsevulla indústria nova. Les tècniques modernes tenen un grau elevat de comitatància i de polivalència. Els molins de corròns apliquen una tecnologia que podria estar inspirada en la dels *trens* de filatura (o en els dels *trens* de laminatge). No és gens estrany que la capital del tèxtil (78 fàbriques de teixits de cotó a Sant Martí, el 1904) s'hagi convertit en la capital de la mòlta. Tampoc ha de sorprendre que, al redós de la farina, s'hagi instal·lat en territori martinenc la fàbrica de galetes de "Viñes i Cia." (1878),

equipada amb amassadores, mescladores, bateadores i afinadores mecàniques, els forns més moderns i un taller annex de llauneria. Sense parió a la Península, la fàbrica compta, el 1888, l'any de l'Exposició, amb 150 obrers que produeixen 3.000 quilos de galetes diaris.

L'afirmació de la indústria farinera catalana ha coincidit amb la crisi de la producció bladera espanyola. El factor d'aquestes dues trajectòries, de signe antagònic, ha estat el mateix: l'entrada massiva de grans estrangers, ruïnosa per a les regions excedentàries i beneficiosa per a les regions deficitàries. Com a part d'Itàlia, a la Catalunya finisecular s'ha donat una relació inversa entre la producció cerealícola "nacional" (per "espanyola") i la producció farinera regional. A la inversa d'Itàlia, Catalunya no ha estat capaç de fer efectiu el règim d'admissions temporals (entrada lliure de grans, amb el compromís de reexportar-los en forma de farina, establerta, només sobre el paper, per la llei de 19 d'abril de 1888) que li hauria permès accedir als mercats exteriors. Diversos ports italians, i molt especialment el de Gènova, s'han enriquit amb la mltà de grans de l'Europa oriental, seguida de la fabricació de pasta destinada a l'Amèrica del Sud. Barcelona, en canvi, no ha pogut vèncer "una resistència obstinada de la gent de l'interior [d'Espanya], basada exclusivament en la idea del frau, que barra el pas a totes aquelles idees expressades pels demés pobles en les lluites de la competència universal" (F. Rahola i Tremols, 1909). De fet, la farineria catalana és en 1900, quan representa en termes fiscals el 10,3 per 100 de l'espanyola, a punt de tocar sostre.

La blanqueria és el segon exemple que ens proposem analitzar d'indústria més afavorida pel clima creat per la industrialització que per les seves condicions intrínseques. Estem parlant, altra vegada, d'un fet molt tardà. A la fi de l'Antic Règim i a l'inici de l'època liberal, la manipulació de cuirs i pells havia sobresortit a Galícia, un país afavorit pels seus ramats de vacum, per les seves rouredes (l'escorça de roure és molt rica en taní, agent essencial de l'activitat adobera), la seva connexió marítima amb el Ríu de la Plata (regió ramadera per excel·lència) i els seus tècnics (un bon contingent d'adobadors basco-francesos, immigrants arran de la Guerra de la Independència). Després, a la segona meitat del segle XIX, la blanqueria gallega s'ha ensorrat en benefici de la blanqueria catalana. Les xifres fiscals ens donen



Turbina del generador de Cal Guixaró, Casserres. Arxiu de l'ARB (Foto R. Viladés)

Turbina d'eix horitzontal, amb cambra de ferro fos, fabricada al Pasteral a principis del segle XX (Foto arxiu J. Nadal)

Les turbines fabricades per J. Planas a la seva indústria del Pasteral, al Gironès, varen dominar molts anys el mercat peninsular. Aquí veiem l'industrial junt a una peça espectacular (Foto arxiu J. Nadal)



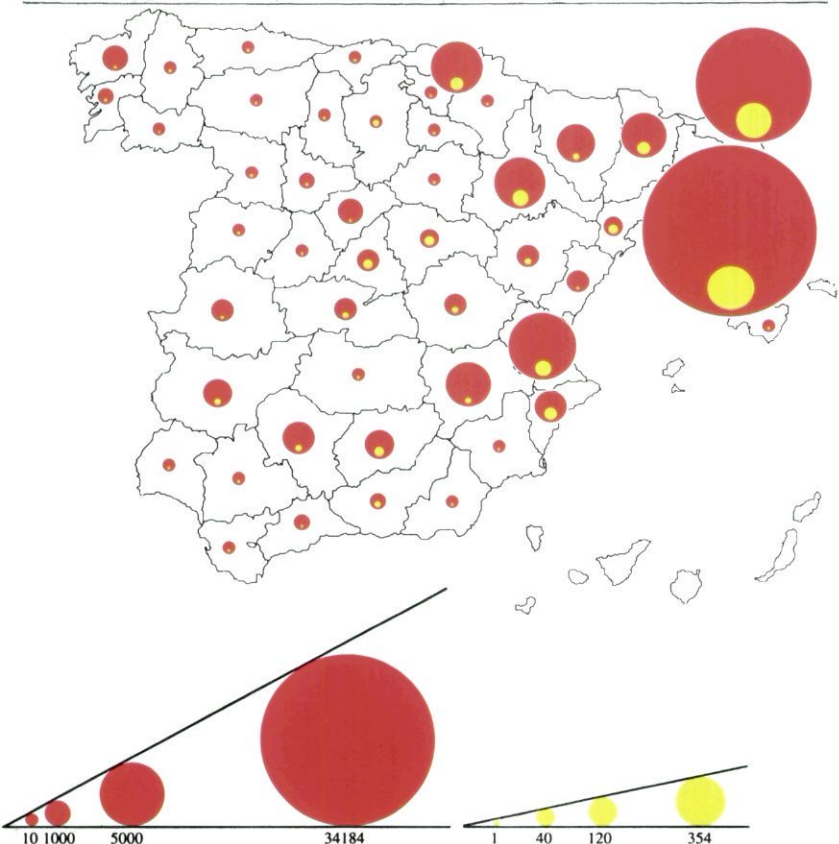
Organismo consultor del molinero, del panadero y del comerciante.

Sede a molinos y a últimos de masa.

Año II.

Viena 15 de Agosto de 1882.

Núm. 3.



una idea d'allò més precisa: en 1856, la primera havia representat el 27,2 per 100 i la segona el 13,3 per 100 de tota la blanqueria espanyola; el 1900, els percentatges corresponents són 11,2 i 31,7.

Com explicar uns canvis tan sobtats? A Galícia, el declivi està lligat a dues expressions de la modernització tecnològica, "culpables", en un i altre cas, d'anul·lar els antics avantatges de localització: d'un costat, el transport ferroviari que desplaça als punts de destí el sacrifici (i les pells) d'un gran nombre d'animals criats a la regió; de l'altra, els extractes tàncics i l'adobat químic, al crom, que, a banda d'una eficiència molt major (reducció dràstica de la durada del procés) trenquen el vincle anterior, tan estret, entre instal·lació manufacturera i bosc de plantes tanines pròxim. A Catalunya, l'auge es relaciona amb l'adopció i fabricació (a Celrà i a Barcelona) d'aquells extrets, amb l'adaptabilitat de la mà d'obra (típica de les societats industrials), amb la intensificació del comerç amb l'Amèrica austral i, molt especialment, amb l'augment del consum.

El darrer és el factor clau. Diguem-ho amb les paraules d'un observador estranger, el cònsol nord-americà a Barcelona, a les darreries de 1885: "la manufactura i el comerç de pells, cuirs i sabates té avui a Catalunya una gran importància, deguda, primer, a l'ampli desenvolupament de la indústria mecanitzada; segon, a l'ús sempre creixent de botes i sabates de cuir a Espanya i les seves colònies, en lloc de sandàlies fetes de corda [una manera de designar les espadenyas]; i tercer, als múltiples usos tant de cuirs com de pells per d'altres indústries. El cuir contribueix àmpliament a donar vida a nombrosos oficis industrials, essent ben pocs els que, d'una o altra manera, no hi han de recórrer. El seu ús no es limita al sabater, al baster, a l'enquadrador, etc., sinó que penetra igualment a l'interior d'immenses fàbriques, on, en forma de corretges, transmet la força motriu de potents motors a un nombre incommptable de màquines, així com en els obradors més modestos en els quals forma part de la majoria d'eines i utensilis"

Cintes o corretges de transmissió i sabates. Les primeres són una conseqüència de la implantació del sistema fabril, que és la marca de Catalunya a l'Espanya decimonònica. Les segones són el resultat d'uns nivells de vida en ascens que estenen l'ús del calçat de cuir i pell entre la ciutadana-

Producció i distribució de turbines Planas a la península entre 1857 i 1910. Els cercles vermells indiquen el volum de cavalls de vapor produïts i els grocs el nombre d'unitats.

nia del Principat, en primeríssim lloc, d'Espanya i de les colònies americanes, en segon. "Entre la fabricació catalana, la de botes i sabates és la més important. Catalunya i les Balears satisfan les necessitats espanyoles i, a més, exporten [calçat de cuir] per valor d'alguns milions de dòlars a Cuba, Puerto Rico, Filipines, Nova Granada, Algèria, Buenos Aires, Venezuela i Portugal. Milers de treballadors estan adscrits a aquesta indústria, fins i tot en els pobles més petits de Catalunya". Els testimoni és hiperbòlic, però té el valor de recordar un episodi de la nostra història industrial negligit per la majoria dels historiadors: precedint a les Balears i al País Valencià (Alacant), el nostre país ha estat al davant de la fabricació de calçat quan aquesta començava a adoptar els medis mecànics. La seva hegemonia durarà fins a la Primera Guerra Mundial. Amb referència a l'any 1912, l'informe d'un altre agent nord-americà (del Department of Commerce, aquesta vegada), precisa que la contribució catalana a la sabata "mecànica" espanyola és del 46 per 100 (2.271.000 parells d'un total de 4.928.700) i que les fàbriques es concentren a Barcelona (22) i Sitges (5). Fracassada la fàbrica cotonera dels Batlló (1867-1870), la sabateria és l'única fabricació moderna que hi ha hagut a l'antiga Subur.

L'any 1901, la *United Shoe Machinery Company*, el gran consorci americà de fabricants de maquinària, ha nomenat un representant personal a Barcelona; el 1909, la representació personal s'ha convertit en la *Spanish Branch of the U.S.M.C.*; el 1917, la "branca espanyola" esdevindrà la companyia independent *U.S.M.C. Sociedad Anónima*, amb jurisdicció sobre tota la Península Ibèrica, igualment ubicada a Barcelona, on continua encara avui.

Els dos exemples que acabem d'adduir es podrien multiplicar. Privades o dotades d'avantatges comparatius, totes i cada una de les branques de la indústria catalana han millorat llurs posicions dins el marc espanyol, entre el 1856 i el 1900. En tots els casos, excepte en el de la indústria alimentària, la millora ha significat l'ascens al primer lloc de l'escala regional. En conjunt, la part del sector industrial dins el sector industrial espanyol (descomptant-ne el País Basc i Navarra) ha pujat del 25,6 al 38,6, entre aquelles dues dates. En cloure's la primera industrialització, la substitució d'importacions referida als béns industrials de consum directe pot considerar-se assolida a la Pell de Brau. Catalunya n'ha estat l'artífex. El nostre país ha passat a ser la fàbrica d'Espanya.

Pàgina anterior: Els molins de moles cilíndriques, encara vigents, varen augmentar la qualitat de les farines. Capçalera de la revista "La industria harinera", editada l'any 1882 a Viena pel "Dr. Celtibero" pseudònim de l'introduïdor d'aquesta tècnica i dels panets "de Viena" al nostre país.



Molí de cilindres. Relleu en una plàtera de plata repussada regalada al diputat Nicolau per la Comissió de fabricants de farina de Barcelona, l'any 1884. Gravet de "La Ilustración Española y Americana"



*La Dama del Paraigua
que remata una font
del parc de la
Ciutadella de
Barcelona podria
simbolitzar el pas cap
a la modernitat de la
Catalunya ja
plenament
industrialitzada (Foto
Ramon Manent)*

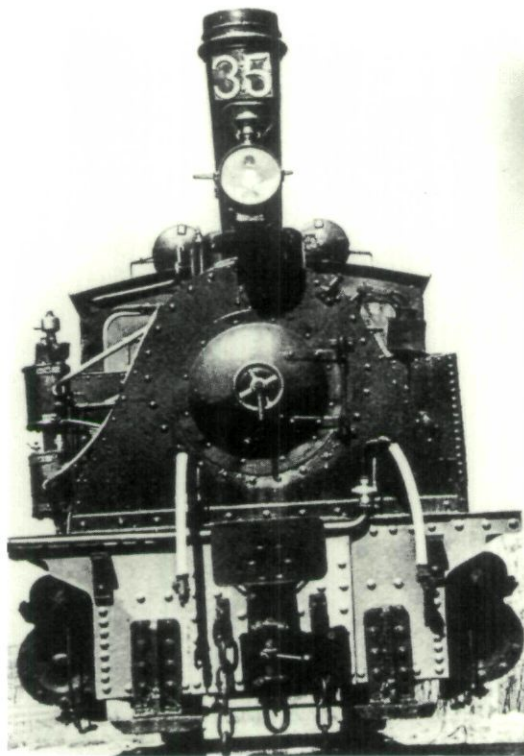
LES COMUNICACIONS



Cartell de l'exposició commemorativa del primer Centenari del Ferrocarril a Barcelona a Mataró, 1848-1948
(Foto Ramon Manent)

EL CATALANISME I LES COMUNICACIONS

Josep M. Ainaud de Lasarte



El catalanisme és un moviment complex, amb elements culturals, econòmics, lingüístics i jurídics, que en el seu vessant polític es manifestà, sobretot, des de la segona meitat del segle XIX. Com altres moviments semblants, estesos per tot Europa, es proposa recuperar una situació cultural i política anterior, arrabassada per la força de les armes. En el cas de Catalunya, una situació destruïda per la guerra de 1714 i pel Decret de Nova Planta, imposat per Felip V.

Al llarg del segle XIX, el fenomen de la Renaixença —molt vinculat amb el catalanisme— intenta recuperar la llengua catalana, la seva literatura, el sentit de la història pròpia i el dret català —que no havia perdut ni la vigència ni el prestigi—, i sobre el coneixement del passat de Catalunya procura construir el futur del nostre poble. D'aquí la creació de mites i símbols —la senyera, la sardana, Ripoll, Montserrat, Sant Jordi, l'Onze de Setembre o el cant dels Segadors— que en poc temps es fan autènticament populars. I aviat el catalanisme polític fa pública la seva proposta. Valentí Almirall amb el "Centre Català", el "Diari català" i el seu llibre "Lo Catalanisme", el 1886. Torras i Bages proposa una versió conservadora, basada en la tradició cristiana, en el seu llibre "La Tradició Catalana", el 1892. La generació que pren el relleu és la de Lluís Domènech i Montaner i Àngel Guimerà, amb la revista "La Renaixença" i la creació de la "Unió Catalanista", que el 1892 formula un programa polític, les polèmiques "Bases de Manresa". La nova generació que encapçala Enric Prat de la Riba es concreta en unes realitats tan sòlides com "La Nacionalitat Catalana", el 1906, i la Mancomunitat de Catalunya, el 1914, el primer govern que tornem a tenir els catalans des de 1714.

La modernitat del catalanisme la trobem present en els acords que es prenen a les diverses assemblees que celebra la "Unió Catalanista". A Manresa, es planteja el fonament doctrinal; a Reus, la "praxis"; a Balaguer, com obtenir els recursos necessaris, i a Olot, el 1895, un tema tan poc romàntic i tan actual com eren "Les obres públiques i el Regionalisme". L'Assemblea de la Unió Catalanista, amb 274 delegats, se celebrà a la ciutat d'Olot els dies 29 i 30 de juny de 1895, i hi participaren personalitats tan prestigioses com els arquitectes Lluís Domènech i Montaner, Antoni M. Gallissà, Bonaventura Bassegoda o Josep Puig i Cadafalch; enginyers com Manuel Folguera i Duran o Ferran Alsina i advocats especialistes en Obres Públiques, com Lluís Duran i Ventosa. A Olot, una població mal comunicada en aquell temps —"la capital de la Muntanya"—, que havia estat capital dels carlins fins feia pocs anys, es plantejà el fet de les comunicacions com a element fonamental per estructurar el territori de Catalunya. S'estudià un pla de ferrocarrils secundaris, una xarxa de carreteres provincials i comercials, un estudi dels camins veïnals, els canals i els ports. I no s'oblidà, en el projecte de les Obres Públiques, un ambiciós pla de conservació de monuments, des de Ripoll, Poblet i Santes Creus fins a Sant Pere de Roda, avantçant-se a les preocupacions d'aquell moment, amb una clara visió de modernitat i d'integració a Europa.

Aquest era un dels vessants —i dels millors— del catalanisme naixent: la seva modernitat i la seva eficàcia. Els qui afirmen que aquelles assemblees "només quedaven en paraules", que recordin la tasca de la Mancomunitat de Catalunya pocs anys més tard, inspirada en el mateix esperit de construir Catalunya. Eren les mateixes persones: Prat de la Riba, Puig i Cadafalch, Fol-



guera i Duran, Cambó, Duran i Ventosa. La mateixa gent que posà els fonaments de la Catalunya moderna. La mateixa gent que planejà la xarxa de carreteres, de ferrocarrils, de telèfons, de la Mancomunitat de Catalunya. La mateixa gent que ens tornà als catalans la confiança de governar-nos nosaltres mateixos.

El primer túnel, sobre la línia Barcelona-Mataró. Aquest túró de Montgat va rebre, l'any 1875, la primera sortida dels socis de l'Associació Catalana d'Excursions Científiques, amb la qual neixia l'excursionisme català (Foto AHCB)

S'incrementen les assegurances, les companyies de navegació, la flota mercant, el moviment del port; i sobretot és notòria la prosperitat de totes les altres indústries catalanes en general i llur tendència —especialment les de la llana i de la seda— a convertir-se en empreses.
Ferran Soldevila

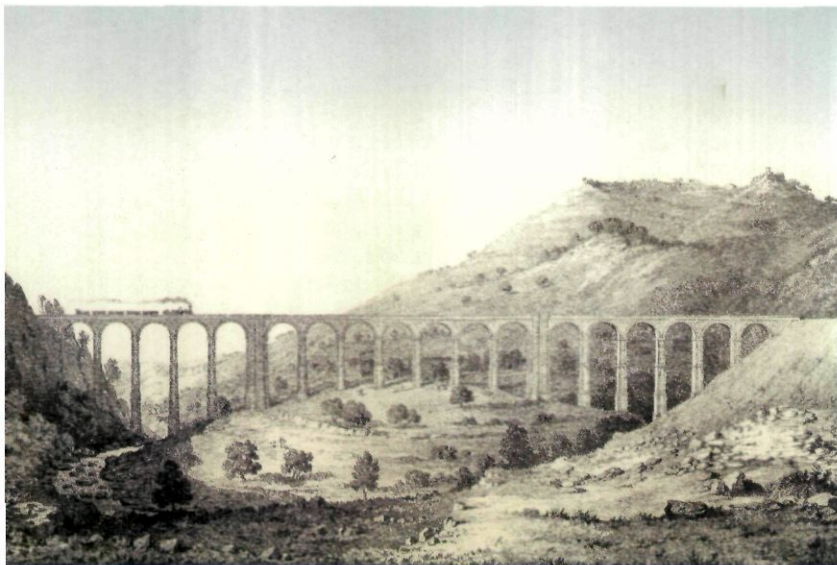
ELS MITJANS DE TRANSPORT A L'ERA INDUSTRIAL

Pere Pascual i Domènech



ELS processos d'industrialització —com el català, que té les seves arrels en el segle XVIII i la seva arrencada definitiva en el segon terç del segle XIX— estigueren íntimament relacionats amb el desenvolupament d'una economia mercantil. La circulació de mercaderies (i també de persones) augmentà més ràpidament que la renda, malgrat que el creixement de la darrera s'accelerés per efecte de l'expansió industrial i agrícola. Una divergència deguda a una doble causa. En primer lloc, perquè la intensificació del procés de divisió social del treball determinà una dinàmica vers una especialització creixent de les activitats productives, que tendiren a concentrar-se en l'espai en funció d'avantatges comparatius de localització. En segon lloc, a causa de l'erosió progressiva de les economies pageses de subsistència que s'havien fonamentat, secularment, en l'autoconsum de proporcions molt elevades de la renda generada.

Per tant, un dels trets més rellevants de l'economia catalana del vuit-cents fou l'increment constant de la circulació de productes agraris i manufacturats, de primeres matèries i de combustible, que provenien de mercats llunyans i eren destinats a d'altres també distants. És evident que aquest desenvolupament s'hauria vist obstaculitzat i, finalment, hauria estat insostenible si no s'hagués portat a terme una transformació dels mitjans de transport terrestres i marítims i de llurs infraestructures, perquè era indispensable abaratir els costos de circulació. Durant el segle XIX, la modernització dels mitjans de transport absorbí quantitats enormes de capital de procedència pública —pel que fa a les carreteres i a les instal·lacions portuàries— i privada, en el cas dels ferrocarrils. Les línies concretes d'actua-



El carro és el mitjà de transport universal d'abans de la carretera. Aquí veiem l'operació de càrrega de peces de tela, l'any 1870.

Viaducte d'Uxadell, a la línia de Tarragona a Barcelona, una de les grans obres d'enginyeria de finals del XIX (Arxiu J. Nadal)

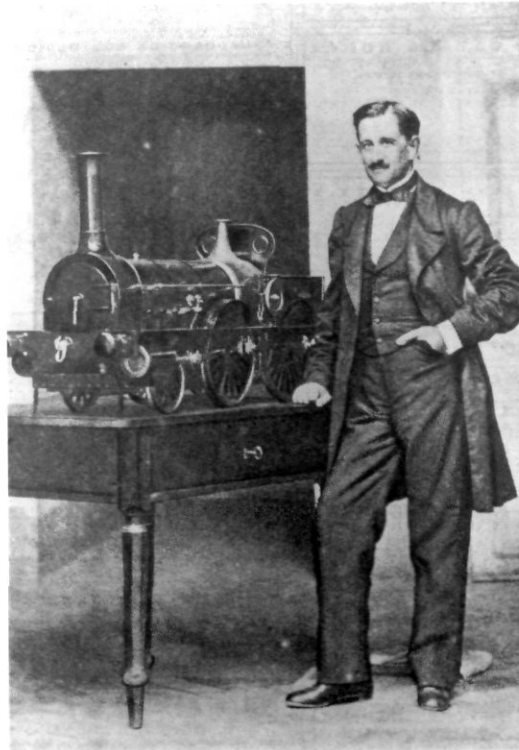
"Catalunya —remarca Laborde l'any 1808— tan opulenta i tan industriosa, i potser la província més activa d'Espanya, és, però, una d'aquelles on els camins són alhora els més dolents i els menys arranjats". Ferran Soldevila

ció van consistir en la millora i transformació dels sistemes de transport terrestre, que tingué diverses vessants: els intents fallits de construir canals i de convertir l'Ebre en un riu navegable; la construcció de les xarxes de carreteres i de ferrocarrils. Paral·lelament, la substitució de la marina de vela tradicional per la de vapor imposà la renovació i l'ampliació de les infraestructures portuàries.

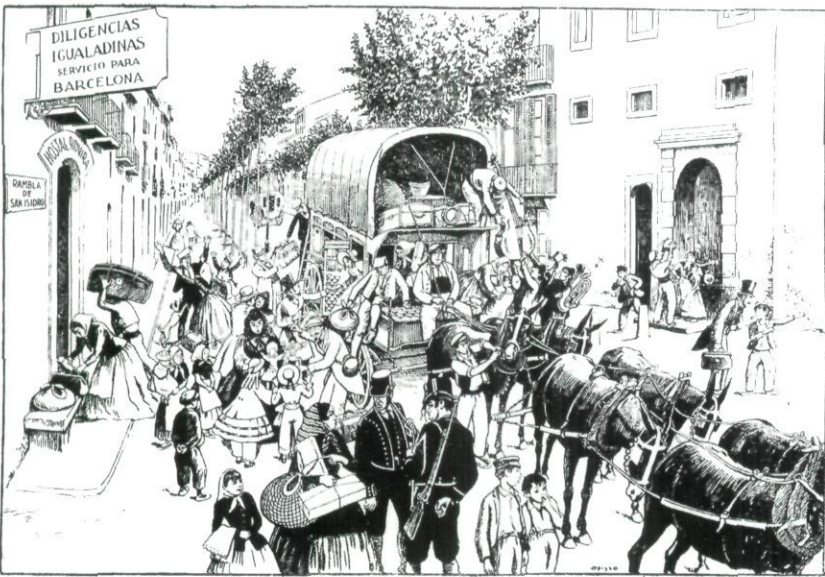
UNA IL·LUSIÓ FALLIDA: LA NAVEGACIÓ INTERIOR

En el decurs dels últims anys del segle XVIII i primeres dècades del XIX es plantejaren diversos projectes encaminats a construir canals per a la navegació interior. Unes iniciatives derivades, sens dubte, de la suggestió que exercien sobre els coetanis les infraestructures de transport aquàtic de què gaudien els països avançats del nord d'Europa. Dels projectes formulats —canals de Banyoles al mar, del Llobregat, d'Urgell per a la navegació...—, només es van arribar a iniciar les obres del petit canal de Reus a Salou. Tanmateix, els treballs d'excavació d'aquesta via aquàtica —realitzats entre el 1805 i el 1808— quedaren definitivament abandonats arran de la guerra del Francès.

Però en aquesta vessant hi hagué una actuació remarcable: l'intent d'adaptar l'Ebre a la navegació de petits vapors, i de convertir aquest gran riu en la via fonamental del comerç entre Catalunya i l'Aragó. L'empresa fou impulsada per l'italià J.E. Misley i es concretà en la formació de la *Societat*



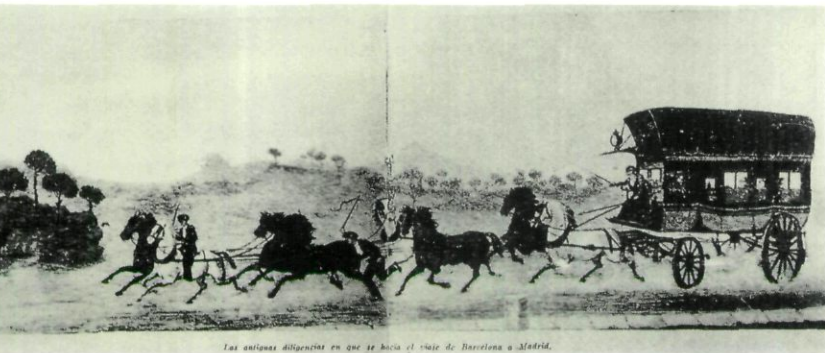
Manuel Girona, banquer, mecenes i financer del canal d'Urgell i dels ferrocarrils de Catalunya, junt a una maqueta de la primera locomotora. "El Día Gráfico" del 16 de gener de 1921 (Foto arxiu J. Nadal)



per a la Navegació de l'Ebre amb Vapors (1842), que no reeixí en el seu objectiu. L'esmentat fracàs determinà que el projecte fos assumit per la *Reial Companyia de Canalització de l'Ebre*, constituïda el 1852. Aquesta societat de capital francès efectuà, entre el 1852 i el 1857, quantioses inversions en canals, rescloses i obres d'endegament del riu. L'Ebre esdevingué navegable entre Sant Carles de la Ràpita i Escatrón, però es desistí de prosseguir els treballs per adaptar-lo a la navegació fins a Saragossa, com s'havia previst. Una claudicació imposada per l'avanç de la construcció de la xarxa ferroviària —especialment de la línia de Barcelona a Saragossa—, que donà lloc a l'existència d'un mitjà de transport més eficient. Així, doncs, les grans inversions en aquest projecte de transport aquàtic resultaren, finalment, gairebé inútils.

CAMINS I CARRETERES

La base de la xarxa viària catalana de començaments del segle XIX consistia en les tres grans carreteres generals construïdes durant l'últim terç del segle XVIII, les quals tenien el seu origen a la capital del Principat. La de Barcelona a Saragossa (l'antic camí ral d'Aragó) per Igualada, Tàrrrega i Lleida; la de Barcelona a València, per Vilafranca, Tarragona i Tortosa; i la de Barcelona a França, per Mataró, Girona i Figueres. La resta de vies terrestres de comunicació la constituïen una munió de camins de caràcter veïnal, gairebé cap dels quals possibilitava la circulació de carros a llargues distàncies. Gran part del transport s'havia d'efectuar, per tant, a bast de cavalleries.



Las antiguas diligencias en que se hacía el viaje de Barcelona a Madrid.

La diligència que cobreix el trajecte d'Igualada a Barcelona arriba per primer cop a la capital de l'Anoia la vigília de la Festa Major de l'any 1849. Dibuix de Ricard Opisso (Foto IMH)

Diligència regular que cobria el servei de passatgers per carretera entre Barcelona i Madrid fins al darrer terç del segle XIX (Foto AHCB)



Les noves carreteres, que necessiten quantitats ingents de grava, impulsen l'explotació de pedreres com les de l'Espluga de Francolí i Vimbodi, que varen arribar a donar feina fins a quatre-cents homes. Arxiu del Museu de la Vida Rural.

La total inoperància de l'Estat durant el primer terç del segle XIX —a causa de la fallida de la Hisenda— determinà que poblacions com Tarragona, Vilanova i la Geltrú, Manresa... iniciessin, esperonades per les exigències del seu desenvolupament, la construcció d'algunes carreteres que finançaren amb els recursos obtinguts de la recaptació d'arbitris locals. Posteriorment, entre el 1836 i el 1847, la Diputació de Barcelona assumí la construcció de la carretera de Barcelona a Vic i la d'altres camins carreters amb els ingressos obtinguts d'un impost sobre la venda de la carn. És indubtable que aquesta experiència propicià l'entesa que portà les quatre diputacions catalanes a demanar la promulgació del decret de 29 de setembre de 1848, que autoritzà la consti-

tució de la Junta de Carreteres de Catalunya. Un organisme autònom —integrat per representants de les diputacions— que va tenir per objecte construir la xarxa catalana de carreteres mitjançant el producte de diversos impostos extraordinaris sobre l'entrada al Principat d'alguns productes alimentaris bàsics i de diverses primeres matèries.

L'expressada iniciativa comportà l'elaboració (i l'aprovació) del pla de carreteres del 1848. Es projectà la construcció d'una xarxa fonamentada en la sobreposició d'un seguit d'eixos que des de les comarques de l'interior es dirigissin vers les poblacions portuàries del país, i de tres grans carreteres semicirculars que tenien com a centre la ciutat de Barcelona. Els primers es concretaven en les següents carreteres: de Roses a Figueres, Olot, Ripoll i Puigcerdà; de Palamós a Girona i Banyoles, la perllongació de la qual empalmaria amb l'anterior; de Barcelona a Vic i Ripoll; de Barcelona a Sabadell, Terrassa, Manresa, Cardona, Solsona i la Seu d'Urgell; de Vilanova i la Geltrú a Vilafranca, Igualada, Calaf i Torà; de Tarragona a Montblanc, Lleida, Balaguer i Tremp; i de Tarragona a Reus, Móra d'Ebre i Gandesa. Les semicirculars havien de tenir el seu origen i acabament en ports de la costa. La primera sortiria de Vilanova i la Geltrú i acabaria a Blanes passant per Vilafranca, Molins de Rei, Sabadell i Granollers. La segona s'iniciaria a Tarragona i, per Montblanc, Cervera, Calaf, Manresa, Vic i Girona, finalitzaria a Palamós. I la tercera començaria també a Tarragona i, per Lleida, Balaguer, Artesa de Segre, Ollana, Solsona, Cardona, Berga, Ripoll, Olot i Figueres, arribaria al port de Roses.

Es tracta d'un projecte elaborat pensant que la circulació interior s'efectuaria, bàsicament, a través del transport per carretera i que el comerç interregional es continuaria realitzant, en molt elevades proporcions, mitjançant el cabotatge. Perquè l'execució d'aquest pla oferia l'expectativa que la sobreposició de les carreteres generals (ja existents) i del sistema d'eixos interior-perifèria i de vies semicirculars que es tenia "in mente" construir, donaria lloc a una multiplicitat de connexions que implicarien que tots els nuclis de població de certa importància quedarien units a una població portuària per un camí carreter de la menor longitud possible. La construcció —entre el 1845 i el 1865— de gran part de la xarxa ferroviària bàsica canvià radicalment les expectatives.



Les carreteres catalanes eren poca cosa més que camins pedregosos fins ben entrat el segle XIX, quan la revolució industrial va fer necessària la modernització dels transports (Arxiu de la Diputació de Barcelona)



Mapa del pla de la Junta de Carreteres de Catalunya (1848) on es poden veure els tres anells projectats per enllaçar la costa amb l'interior



Carros i cavalls prop de Barcelona, una estampa que serà bandejada totalment de les carreteres del país pels nous mitjans de comunicació: el tren i l'automòbil (Foto AHCB)

Transport de turbines fins a la colònia Sedó d'Esparreguera, per carretera sense asfaltar i a llocs d'una rècula d'animals de tir (Foto arxiu J. Nadal)

Això no significà que aquest pla esdevingués anacrònic, ans al contrari, la seva realització es considerà tant o més urgent que abans. Però les carreteres que s'havia previst construir van adquirir una funció diferent: la de facilitar l'accés a les estacions ferroviàries més properes a aquelles poblacions que havien quedat més o menys allunyades de les línies fèrries.

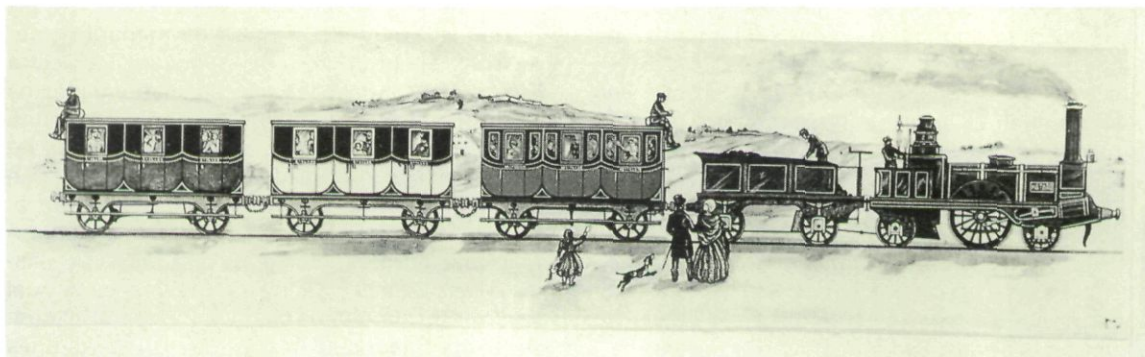
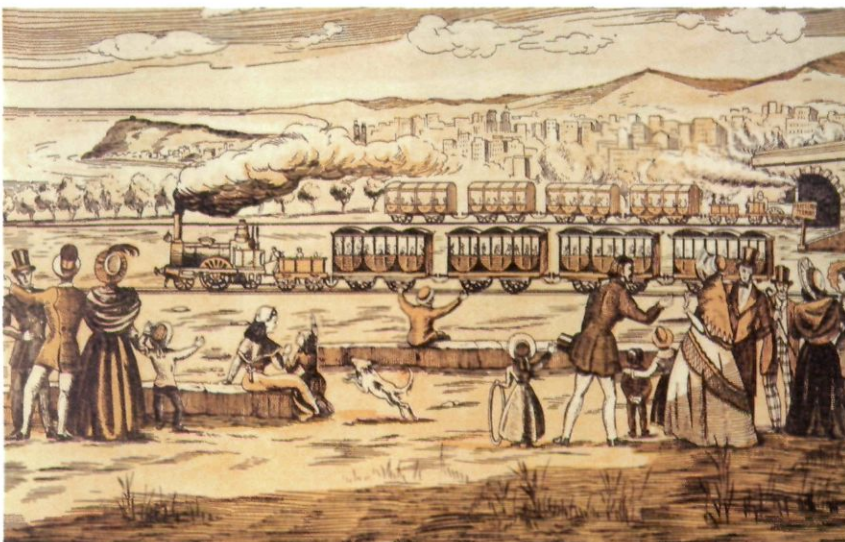
La *Junta de Carreteres de Catalunya* s'encarregà, entre el 1848 i el 1868, de construir aquesta xarxa amb els recursos obtinguts de la recaptació dels mencionats impostos extraordinaris. La fórmula possibilità l'acceleració de la construcció de les carreteres catalanes durant les dues etapes d'actuació d'aquesta Junta. En el decurs de la primera —que tingué lloc en el període comprès entre el 1848 i el 1858—, efectuà una inversió de 17.828.437 pessetes, i es posaren en explotació 195 quilòmetres de carretera. Durant la segona —entre el 1859 i el 1868— s'invertiren 15.458.718 pessetes, i se'n posaren en servei uns 608 quilòmetres. Tanmateix, el sobre-eforç fiscal que per aquesta causa s'exigia al país generà descontentaments i tensions entre els representants de les diputacions del Principat. No és estrany, doncs, que amb la Revolució de Setembre, el 1868, atesa la impopularitat de la forma de finançament, es dissolgués la Junta de Carreteres.

La desaparició d'aquest instrument significà que la construcció de les carreteres catalanes depengués, novament, del govern en uns anys en què la inversió pública en general —i en aquestes infraestructures en particular— experimentà una enorme davallada a causa de la crisi hisendística de la dècada dels setanta. El procés de construcció es va reprendre al llarg de les dues últimes dècades del segle XIX, i el 1898 la xarxa catalana de carreteres de primer, segon i tercer ordre assolí una longitud de 2.664 quilòmetres. Però tot i això, la Catalunya de finals del segle passat només disposava de 2,3 quilòmetres de carretera per quilòmetre de ferrocarril de via ampla, una proporció lleugerament inferior a la de trenta anys abans (2,4 el 1868). El 1900 la longitud de carretera per miler d'habitants era molt baixa en relació a la de moltes regions espanyoles. El retard acumulat en la construcció d'aquest component de la xarxa viària implicava que encara existissin comarques pràcticament aïllades, la qual cosa constituïa un seriós obstacle per al desenvolupament agrícola i industrial de les zones

afectades. Una situació que incidí molt negativament sobre la magnitud de la circulació mercantil interna i, en definitiva, sobre la rendibilitat dels enormes capitals invertits en la construcció dels ferrocarrils.

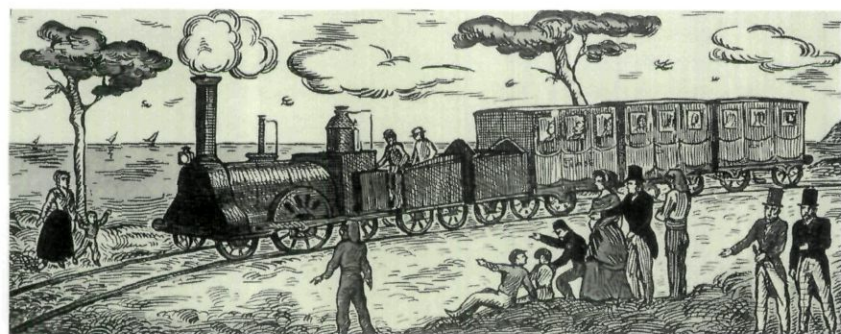
UN MITJÀ REVOLUCIONARI: EL FERROCARRIL

L' emblemàtic carril de Barcelona a Mataró —el primer ferrocarril català i espanyol— es posà en explotació la tardor del 1848. El promotor de l'empresa fou Miquel Biada —un matoroní que acabava de tornar d'Ultramar, on havia fet fortuna—, suggestionat pel primer ferrocarril cubà: el que uní l'Havana i Güines. En els decennis posteriors es construí la xarxa ferroviària bàsica, que es desenvolupà al llarg de dues fases. La primera tingué lloc entre el 1845 i el 1865 i acabà amb la profunda crisi financera que culminaria amb el crac borsari del 1866. Un trasbals derivat, en gran part, de les seqüeles de la fallida de les companyies ferroviàries. En aquest període s'invertí un producte líquid de 178.467.329 pessetes només en el finançament del sistema ferroviari que convergia sobre Barcelona —en les línies de Barcelona a Saragossa, a Tarragona i a França i en el petit ferrocarril de Sarrià. Es tracta d'un capital enorme. Però la contesa resultà més rellevant, perquè la construcció dels ferrocarrils catalans es finançà —un cas singular en les regions del sud d'Europa— amb capital del país, a excepció de la línia de Tarragona a Lleida, promoguda a l'ensens per la burgesia reusenca i el capital francès. Mentrestant, la xarxa ferrovià-



*Ferrocarril de
Barcelona a Mataró.
Gravat de l'època
(Foto AHCB)*

*L'estació de França
el dia de la inauguració
del primer ferrocarril,
l'any 1848 (Foto
Ramon Manent)*



les construccions. En aquesta segona fase —que tingué lloc en el curs dels dos decennis compresos entre el 1874 i el 1894—, el sistema ferroviari bàsic quedà pràcticament acabat. El 1900 la longitud de la xarxa de via ampla que hi havia en explotació a Catalunya era de 1.384 quilòmetres, inclosos els dos recorreguts fins a Saragossa (per Lleida i per Móra d'Ebre). Per tant, en aquests anys, pràcticament es duplicà la longitud en servei, però el ritme de construcció anual —xifrat en 28 quilòmetres— fou sensiblement inferior al que s'enregistrà durant el període precedent.



Períodes projectats per a l'entrada en explotació de la xarxa catalana de ferrocarrils de via ampla: línies posades en explotació entre 1846 i 1865; entre 1866 i 1885 i entre 1886 i 1905.

ria catalana de via ampla —inclosa la longitud de la línia de Saragossa per terres d'Aragó— assolia, el 1865, una longitud de 794 quilòmetres, la major part dels quals havien estat construïts durant el decenni de 1856-1865, època en què es posà en explotació una mitjana anual d'uns 55 quilòmetres de via fèrria.

La crisi dels anys seixanta portà una suspensió temporal —de gairebé un decenni— del procés de construcció de la xarxa, i diverses línies quedaren inacabades amb obres i materials abandonats. L'expansió econòmica que va viure el país en la dècada següent afavorí la represa de

La massiva canalització d'estalvi vers aquest objectiu implicà que Catalunya disposés d'una xarxa ferroviària bàsica (de via ampla) que tenia com a centre la ciutat de Barcelona, i un traçat que coincidí, gairebé totalment, amb el de les tres grans carreteres generals construïdes durant l'últim terç del segle XVIII. Era constituïda per tres grans línies. La de Barcelona a Saragossa —per Manresa, Tàrraga i Lleida—, que havia de servir d'enllaç amb el sistema ferroviari de l'Espanya septentrional i esdevenir la principal via d'arribada dels blats, farines i primeres matèries procedents de Castella i d'Aragó. La de Barcelona a Tarragona i al País Valencià, que tenia per objectiu connectar la xarxa catalana amb la de l'Espanya meridional; entre els dos possibles traçats alternatius s'imposà, en principi, l'opció de dirigir-la vers Vilafranca del Penedès. I la de Barcelona a França, destinada a unir les xarxes ferroviàries catalana, francesa i europea, que estigué dotada, des dels seus orígens, de dues vies entre Barcelona i l'empalament, prop d'Hostalric: la de l'"interior", per Granollers, i la de la "costa", per Mataró. La família Girona va tenir un paper cabdal en la construcció i finançament de la línia de Saragossa, considerada com una peça molt important en la materialització del model de desenvolupament de la burgesia catalana del XIX que l'esmentada nissaga impulsà de manera decisiva. Entre els promotors de la línia de Tarragona hi hagué algunes de les cases de comerç més rellevants de la Barcelona de mitjan segle: Miarons, Doria i Cia.; Dotres, Clavé, Fabra i Cia.; Nadal, Ribó i Cia.; Martorell, Bofill i Cia. ... La societat Catalana General de Crèdit proporcionà suport financer, a costa d'assumir grans riscos, a diverses empreses ferroviàries; i el recolzament que oferí a l'antiga companyia de Granollers explica la construcció simultània de dues vies paral·leles en direcció a Girona.



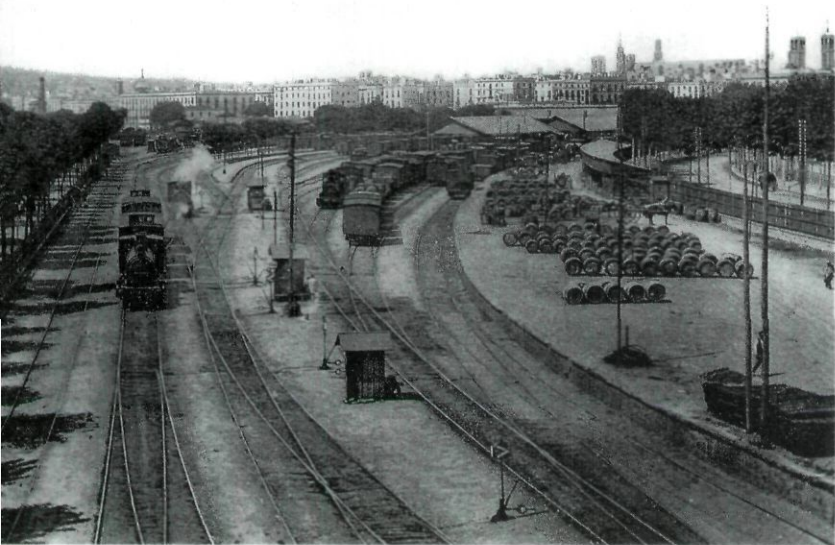
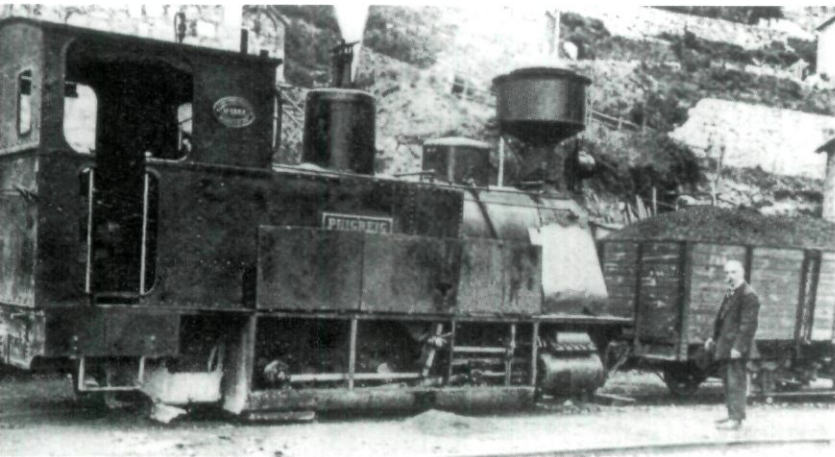
L'estació de França el dia de la inauguració del primer ferrocarril, l'any 1848 (Foto Ramon Manent)

La xarxa es completà amb tres línies més construïdes posteriorment. La de Granollers a Sant Joan de les Abadesses —que després de diversos intents frustrats es posà en explotació entre el 1875 i el 1880—, amb l'objectiu de facilitar la comercialització de l'hulla de les mines de Surroca i Ogassa; en l'acabament d'aquesta línia hi tingué un acusat protagonisme Fèlix Macià i Bonaplata, que exercia, alhora, la gerència de la societat carbonera El Veterà. La promoguda per la burgesia reusenca que uní Tarragona i Lleida —iniciada amb el petit carril de Reus a Tarragona (1857)—, que s'acabà, finalment, el 1879; l'entrada en explotació d'aquesta via fèrria implicà que Tarragona (i el seu port) es consolidés com a segon centre del sistema ferroviari català. La de Barcelona a Vilanova i Valls —construïda entre el 1878 i el 1883— que completà el "vuit" ferroviari entorn de la capital del Principat, i va solucionar l'aïllament en què havia quedat Vilanova, una de les poblacions industrials catalanes més importants. El promotor d'aquesta empresa fou el vilanoví Francesc Gumà —que, com d'altres, s'havia enriquit a Cuba. La seva trajectòria inspirà, molt probablement, el personatge literari del banquer Gil Foix. En els moments culminants de la "febre d'or" (el 1881), la

companyia del Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona es transformà en la societat dels Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona. La nova empresa va emprendre la construcció de la segona línia de Barcelona a Saragossa, que tindria el seu origen a l'estació de Roda de Berà (de la línia de Valls) i per Reus, Falset i Móra d'Ebre arribaria a la capital aragonesa seguint la ribera de l'Ebre. La fallida de l'empresa dels Ferrocarrils Directes el 1886 no implicà l'abandó de l'esmentat projecte, atès que la construcció d'aquesta línia la culminà (el 1894) la societat dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França, l'última gran companyia ferroviària catalana.

Els avenços en la realització del que havia de ser la xarxa ferroviària bàsica crearen les condicions per a la proliferació de projectes orientats a construir els anomenats "ferrocarrils econòmics" (tots de via estreta, excepte el de Mollet a Caldes de Montbui), que van tenir com a objectiu la connexió dels nuclis de població i comarques més o menys allunyats de les grans línies fèrries a algunes de les seves estacions. Tanmateix, aquestes iniciatives es veieren limitades, perquè la seva realització només estigué a

Als inicis del segle XIX la xarxa de les comunicacions terrestres catalanes apareix formada per dos elements: repartida arreu del país una malla densa de camins de ferradura cobreix totes les comarques del Principat; a les terres baixes i al litoral s'estenen, a més, amples camins de carro que, adaptats a l'estructura del relleu, articulen la xarxa vial catalana amb l'exterior.
Ferran Soldevila



Panoràmica del nus ferroviari en les immediacions de l'estació de França (Foto AHCB)

Horari dels trens de Barcelona a Mataró, des de la inauguració de la línia "hasta nuevo aviso", amb instruccions per al transport d'equipatges i paquets (Foto AHCB)

EMPRESA DEL CAMINO DE HIERRO												
DE												
Barcelona à Mataró.												
De acuerdo con la Superioridad, ha señalado la Junta Directiva el sábado, 28 del actual, á las 9 de la mañana, para la solemne bendición e inauguración de este Camino de Hierro.												
Desde el día inclusive quedará abierto á la circulación de Pasajeros y objetos expresados en las Tarifas que á continuación se insertan; y mas adelante lo será tambien al tráfico de Carga, anunciándose al publico con la suficiente anticipación.												
Horas de SALIDA DE LOS TRENES desde el día 29 de Octubre de 1848 hasta nuevo aviso.												
LAS PUERTAS de las Estaciones se cerrarán PRECISAMENTE á la hora fijada para la salida de los Trenes, y una vez cerradas, no se admitirá á nadie.												
BARCELONA à MATARÓ.	TRENES DE IDA.						PRECIOS.					
	MAÑANA.			TARDE.			1ª Clase.	2ª Clase.	3ª Clase.	Perros.	M. ^o	M. ^o
	1	2	3	4	5	6						
De BARCELONA à	8.30	10.00	12.30	1.30	4.00	—	—	—	—	—	—	—
Batllona.....	7.15	8.45	10.15	12.45	2.45	4.15	5.00	3.12	1.26	1.00	—	—
Mongat.....	7.32	8.52	10.22	12.52	2.52	4.22	5.00	3.18	2.16	1.00	—	—
Masnou.....	7.39	9.00	10.30	1.00	3.00	4.30	6.00	5.00	4.00	2.00	—	—
Premià.....	7.39	9.00	10.39	1.00	3.00	4.39	8.00	6.00	4.20	2.00	—	—
Vilasar.....	7.46	9.16	10.46	1.16	3.16	4.46	10.00	5.18	3.00	3.00	—	—
MATARÓ.....	8.00	9.30	11.00	1.30	3.30	5.00	12.00	9.00	6.00	3.00	—	—
MATARÓ à BARCELONA.	TRENES DE VUELTA.						PRECIOS.					
	MAÑANA.			TARDE.			1ª Clase.	2ª Clase.	3ª Clase.	Perros.	M. ^o	M. ^o
	1	2	3	4	5	6						
De MATARÓ à	7.00	8.30	10.00	12.30	2.30	4.00	—	—	—	—	—	—
Vilasar.....	7.10	8.40	10.40	12.40	2.40	4.10	3.00	2.00	1.44	1.00	—	—
Premià.....	7.18	8.48	10.48	12.48	2.48	4.18	5.00	3.44	2.00	2.00	—	—
Masnou.....	7.27	8.57	10.57	12.57	2.57	4.27	7.00	5.44	3.44	3.00	—	—
Mongat.....	7.35	9.05	10.35	1.05	3.05	4.35	8.00	6.00	4.00	3.00	—	—
Batllona.....	7.42	9.12	10.42	1.12	3.12	4.42	9.00	7.00	5.00	3.00	—	—
BARCELONA.....	8.00	9.30	11.00	1.30	3.30	5.00	13.00	9.00	6.00	3.00	—	—
EQUIPAJES DE LOS PASAJEROS.						TARIFA DE LOS PAQUETES, ENCARGANDOSE LA ADMINISTRACION DE MANDARLOS á SU DESTINO.						
Los equipajes se hallarán en la Estación 5 lo menos quince minutos antes de la hora de salida.—Se permite á cada pasajero el siguiente peso:—						Los paquetes se hallarán en la Estación á lo menos quince minutos antes de la hora de salida.—Ningun paquete excederá de una vara cubica de volumen. Los que excedan de 4 arrobas, no se admitiran. Hasta media arroba, pagaran 1 real.—De media arroba á una, 2 rs.—De una arroba á dos, 4 rs.—De dos arrobas á cuatro, 6 reales.						
A los de PRIMERA CLASE 3 arrobas.—A los de SEGUNDA, 2 arrobas.—A los de TERCERA, 1 arroba.—El exceso se paga á razon de 1 real por arroba, cualquiera que sea la distancia.						Hasta media arroba, pagaran 1 real.—De media arroba á una, 2 rs.—De una arroba á dos, 4 rs.—De dos arrobas á cuatro, 6 reales.						
Este peso ha de ser precisamente equipaje, y no mercaderías de ninguna clase.						A la vuelta.						

l'abast d'aquelles poblacions capaces d'aportar una part almenys del capital necessari per a la seva construcció. Entre el 1880 i el 1900 es van posar en servei vuit ferrocarrils d'aquest tipus, que en acabar el segle tenien, en conjunt, una longitud de 243 quilòmetres. El primer (i únic de via ampla) fou el de Mollet a Caldes de Montbui, i entrà en servei el 1880. Els que després es posaren successivament en explotació foren: el de Reus a Salou (1883); el de Manresa a Olvan (entre el 1885 i el 1887); el de Girona a Palamós i Banyoles (1887); el de Girona a Sant Feliu de Guíxols (1892); el cremallera de Monistrol a Montserrat (1892); el d'Igualada a Martorell (1893); i el primer tram del de Girona a Olot (1895).

Els esmentats ferrocarrils tenien en comú que el seu origen es trobava en una estació de la xarxa ferroviària bàsica: Girona, Manresa, Martorell, Reus... En alguns casos foren concebuts, gairebé únicament, com a mitjà de transport de viatgers —particularment el cremallera de Montserrat—, però en d'altres els objectius foren més amplis i diversificats. El d'Igualada a Martorell serví per paliar l'aïllament d'Igualada i dels altres nuclis fabrils de la vall de l'Anoia; el de Manresa a Olvan, per connectar a la xarxa les poblacions i les colònies industrials de la vall alta del Llobregat; els de Girona a Palamós i a Sant Feliu de Guíxols, per solucionar la situació d'aïllament que patien les importants comarques sureres de la Selva i el Baix Empordà...

La progressiva entrada en explotació d'aquesta xarxa ferroviària implicà una acusada expansió de la circulació humana i mercantil. Per les línies de via ampla que convergien sobre Barcelona —les de Saragossa, Tarragona i Girona— circularen, el 1857, 58.048 tones, i el 1877, un total de 716.881 tones, mentre que la densitat de càrrega per unitat de longitud explotada passà de 448 t/km. a 1.073 t/km. En la dècada de 1870, els ferrocarrils havien aconseguit acaparar proporcions molt elevades de la circulació mercantil, tant de caràcter intrarregional com interregional, que abans havia circulat en carros i cavalleries i mitjançant el cabotatge.

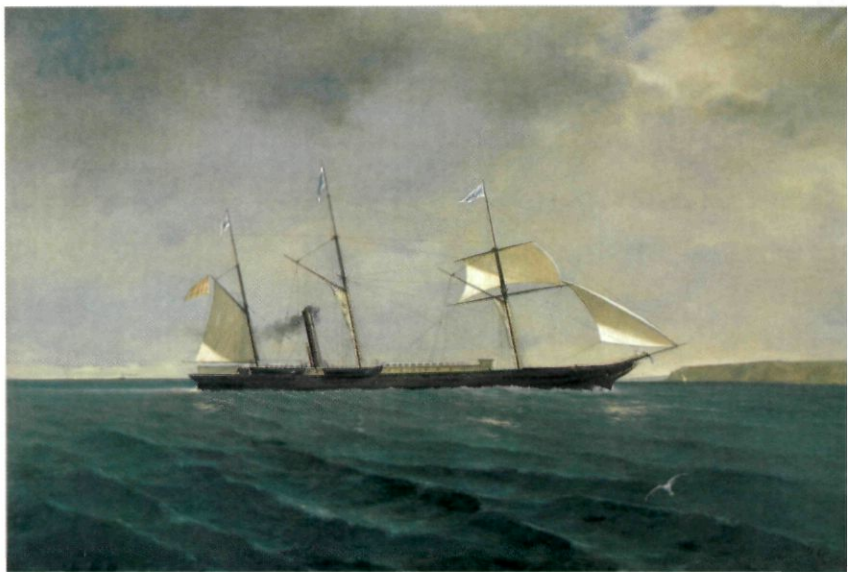
Conseqüentment, el volum del tràfic de cabotatge (entrada més sortida) relatiu a la totalitat dels ports catalans davallà des d'una mitjana anual de 346.935 tones durant el trienni 1859-61, fins a 273.028 tones en el decurs del trienni de

1889-91. Tanmateix, durant aquest interval, el volum del cabotatge barceloní experimentà un notable increment, a causa que la capital del Principat s'havia convertit en el centre del sistema ferroviari del país: passà d'una mitjana anual de 182.342 tones, el 1859-61, a 219.198 tones el 1889-91, i de significar el 52,5% a acaparar el 80,2% del total català.

D'altra banda, el desenvolupament de l'oferta de transport ferroviari implicà que el comerç exterior per via marítima es mantingués altament concentrat en el port de Barcelona i, subsidiàriament, en el de Tarragona. És a dir, en els de les dues ciutats que havien esdevingut centres del sistema ferroviari català. Entre el 1889 i el 1891, el port de Barcelona acaparava el 85% del registre brut dels vaixells entrats i sortits amb càrrega del conjunt de ports del Principat, i si hi afegim el tràfic del de Tarragona, tenim que en aquesta època, ambdós ports concentraven el 93% del moviment total.

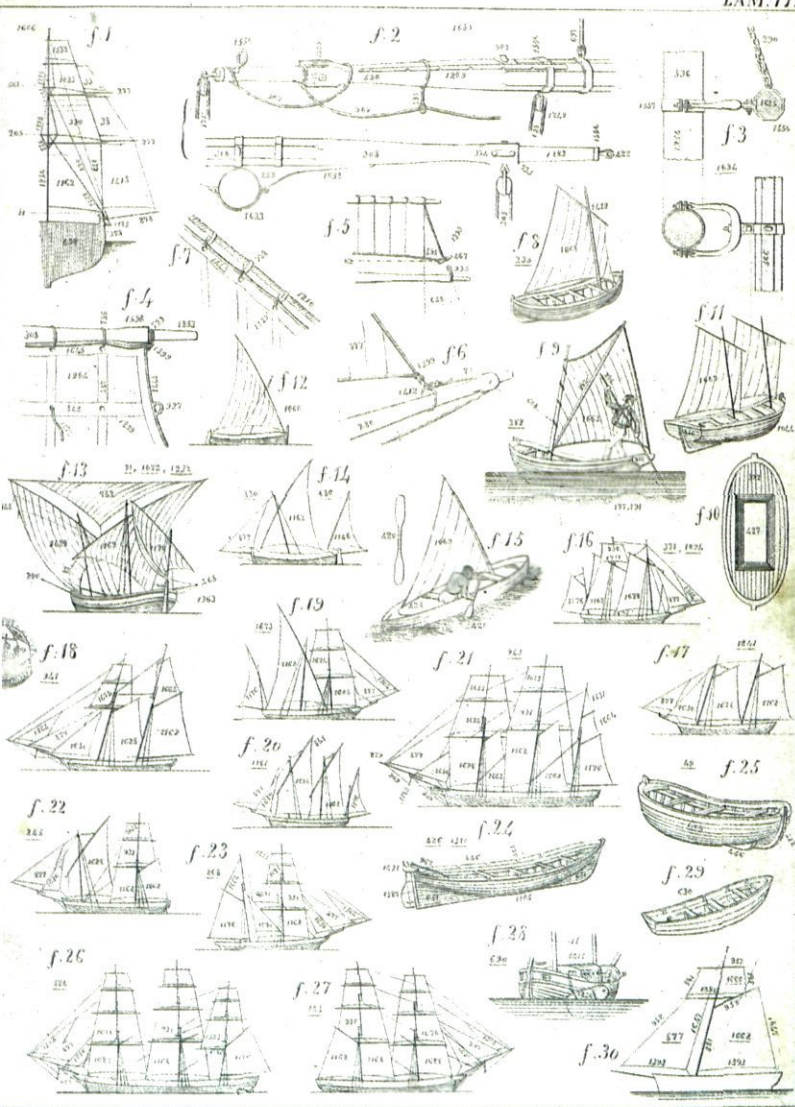
DELS VELERS ALS VAPORS

La represa del comerç americà —després de la profunda crisi del primer terç del segle XIX— comportà que la marina de vela catalana visqués una època daurada entre el 1830 i el 1860. Un esplendor fonamentat en l'existència del dret diferencial de bandera —imposició d'uns aranzels més elevats a les mercaderies importades per mitjà de vaixells estrangers— que impossibilità la competència de les marines d'altres països i implicà que la flota mercant autòctona acaparés el transport marítim del país. Paral·lelament, la prohibició d'importar velers estrangers determinà que les drassanes de la costa barcelonina de Llevant —Blanes, Arenys, Lloret...— enregistressin, durant uns decennis, una activitat febril per subministrar els bergantins, les pollacres, les goletes, etc. que demanaven comerciants i naviliers. Tanmateix, això comportà el desenvolupament d'una marina de vela poc competitiva. Els vaixells es caracteritzaven per dissenys anacrònics —que incidien negativament sobre la seva navegabilitat— i per tenir una capacitat mitjana de càrrega relativament baixa. Eren unes naus lentes que, a part d'exigir tripulacions molt nombroses, no podien competir, de cap manera, amb els rapidíssims clípers anglesos i nord-americans.



Bergantí goleta "Timoteo III" un dels darrers velers que feien la ruta de les Amèriques abans que el vapor arraconés aquest sistema de navegació. Museu Marítim de Barcelona (Arxiu Pere Pascual)

El Vapor mixt "General Armero", de la "Compañía Trasmediterránea" augura una nova era en els transports marítims. Museu Marítim (Arxiu Pere Pascual)



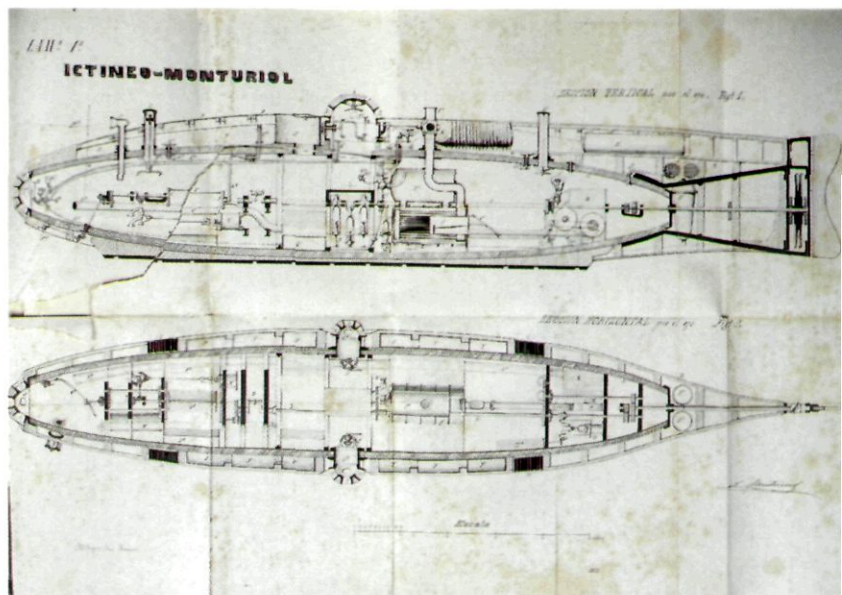
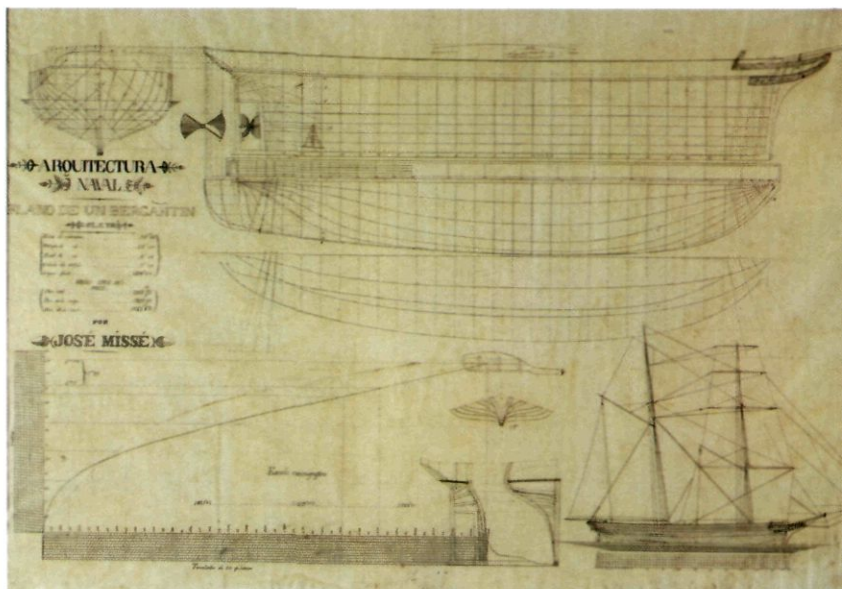
A tot el litoral proliferen les drassanes que construeixen vaixells per als navilers que noliegen les exportacions catalanes cap a Amèrica i altres indrets. Atles d'arquitectura naval de Joan Monjo, amb diversos dissenys de vaixells.

En el decurs de la primera meitat del segle XIX, el gran comerç transoceànic s'efectuava encara amb velers. Els vapors marítims de la primera generació tenien poca autonomia i poca capacitat de càrrega, a causa d'emprar un sistema de propulsió poc eficient —les rodes, generalment col·locades a babord i estribord de les naus— i màquines de baixa potència. Però la seva regularitat de creuer possibilità que desplaçessin els velers en el transport marítim costaner de viatgers. A Catalunya l'esmentat procés es donà a partir del 1830, quan companyies navilieres marseleses establiren línies de vapors al llarg de la costa mediterrània que arribaven fins als ports andalusos i feien escala a Barcelona i a d'altres ports catalans. La competència d'aquests vaixells de vapor francesos —que posaven en perill el control del comerç de cabotatge per part de la marina autòctona— provocà una reacció proteccionista i determinà la formació, el 1834, de la Companyia Catalana del Vapor, promoguda per Joan Reynals, que establí línies entre Barcelona i Marsella i Barcelona i Ciutat de Mallorca. Aquesta empresa tingué un paper cabdal en la introducció de la marina de vapor al país. El 1841 es transformà en la societat Navegació i Indústria, la qual, a més de continuar vinculada al negoci navilier, aixecà els tallers Nova Vulcano, dedicats, en principi, al manteniment dels vapors marítims i després, també, a la producció de màquines de vapor i a les construccions mecàniques. Entre els accionistes de l'empresa, a més de Reynals, hi figuraven noms rellevants del gran comerç i de l'alta finança barcelonina: Joaquim Castañer; Germans Girona, Clavé i Cia.; Josep M. Serra; Josep Plandolit; Ramon Vieta... En els anys posteriors s'enregistrà l'ampliació de l'àmbit d'actuació de la marina de vapor en detriment dels velers pel que fa a l'important comerç que Catalunya mantenia amb Anglaterra i altres països del nord d'Europa. Un procés que comportà la formació d'algunes societats anònimes —Bofill, Martorell i Cia., el 1852; la Hispano-anglesa (Pau Tintoré i Cia.), també el 1852; la Hispano-alemanya, el 1856...— i d'un bon nombre de companyies navilieres dotades de vaixells de vapor.

Mentrestant, a mitjan segle XIX va aparèixer la segona generació de vapors marítims, que es caracteritzaren per un sistema propulsor més eficient (l'hèlice), per unes màquines més potents i pels cascs de ferro, que eren més barats i resistents que els tradicionals de fusta. Unes innovacions que possibilitaren un increment substan-

cial del registre brut de les naus i, per tant, de la seva capacitat de càrrega i d'autonomia. La nova marina de vapor resultà molt competitiva en el comerç transoceànic, i durant el darrer terç del segle substituï els velers en aquest tràfic, alhora que la seva major capacitat de càrrega determinà una caiguda intensa i sostinguda del preu dels nolis. La introducció a Catalunya d'aquests nous vaixells de vapor tingué lloc a través de la naviliera de l'india Antonio López —resident a Barcelona des del 1861—, que va establir una línia de vapors marítims entre Barcelona i les Antilles. Fou en aquesta empresa on López s'inicià en la pràctica d'acaparar contractes estatals —serveis de transport del correu, de tropes, etc.— per garantir la rendibilitat dels seus negocis.

En aquest context, l'abolició del dret diferencial de bandera (el 21 de novembre de 1868) implicà l'enfonsament definitiu de la indústria de construcció naval i una profunda crisi de la marina mercant catalana. Moltes empreses navilieres i cases de comerç van desaparèixer, incapaces d'abordar la modernització de les seves flotes i de fer front a la competència creixent de les marines estrangeres i a la davallada dels nolis. Paradoxalment, en aquesta crítica conjuntura es constituï el 1881 la Companyia Transatlàntica —sobre la base dels actius de la naviliera d'Antonio López—, que acaparà proporcions molt apreciables del comerç exterior per via marítima efectuat amb bandera espanyola durant les darreres dècades del segle. L'empresa conservà la línia de vapors de Barcelona a les Antilles —i les que des d'aquestes illes es dirigien a Panamà i a Nova York— i amplia l'àmbit del negoci amb l'endegament d'una nova línia: la de Liverpool a Barcelona i a Manila. Tanmateix, la viabilitat econòmica de la renovada naviliera del flamant marquès de Comillas també es fonamentà en les subvencions rebudes pel transport del correu i altres serveis de transport proporcionats a l'estat. D'altra banda, cal assenyalar que l'aparició d'aquesta companyia prepotent coincideix amb la crisi del sector navilier català, que es concretà en una enorme pèrdua de quotes de mercat. La marina del país controlava, a mitjan segle, el 90% del comerç exterior per via marítima, mentre que del 1883 al 1899 els vaixells de bandera espanyola només transportaren entorn del 32% del total de càrrega importada i exportada des del conjunt dels ports catalans. La desaparició dels velers estigué, doncs, estretament relacionada amb la reculada de la marina mercant i amb la pèrdua de dinamisme del comerç ultramarí.



Plànol d'un bergantí construït a les drassanes del Masnou per Josep Missé. Museu Marítim de Barcelona.

"Ensayo sobre el arte de navegar" amb el projecte del submarí "Ictineo" de Narcís Monturiol, 1891 (Foto Ramon Manent)

Hom seguia construint petits vaixells del sistema tradicional inferiors a les quatre-centes tones, a les drassanes de Barcelona, Vilassar, Mataró, Arenys, Palamós, el Masnou i a la de Canet de Mar. Arreu de la costa seguiren aquestes construccions fins a les darreries de la centúria. **Ferran Soldevila**



El procés de substitució de la marina de vela per la de vapor comportà altres implicacions. Així l'increment del registre brut mitjà dels vaixells, inherent a la modernització de la marina mercant, exigí la transformació de les infraestructures portuàries, com ara la construcció de noves esculleres per tal d'ampliar els ports i, sobretot, d'augmentar-ne el calat. L'enorme cost d'aquestes obres —i el fet de ser finançades, en bona part, amb el producte d'arbitris sobre la navegació enregistrada en cadascuna de les poblacions portuàries— determinà que es concentrassin, de manera molt acusada, en els ports que tenien uns volums més elevats de tràfic, que en el cas de Catalunya foren els de Barcelona i Tarragona. I per efecte de la millora de les instal·lacions portuàries d'aquestes poblacions es veié constantment enfortida, al llarg de tot el segle XIX, la seva capacitat de concentració del comerç del país per via marítima.

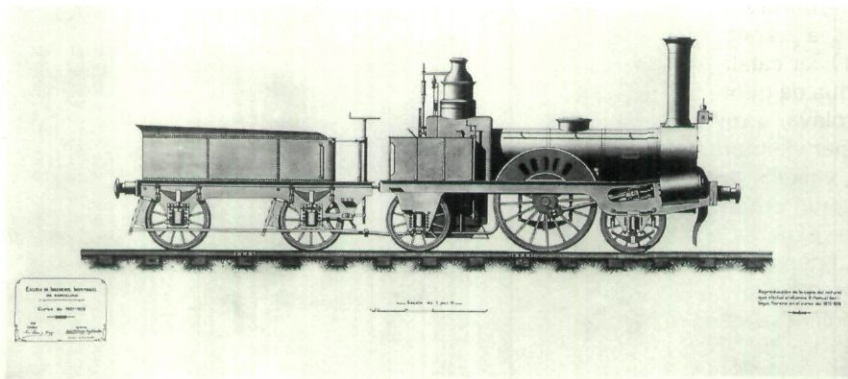
* * *



En definitiva, la conjunció d'un sistema de transport terrestre vertebrat per la xarxa ferroviària que convergia sobre Barcelona i de les grans inversions en la millora i ampliació de la seva infraestructura portuària implicà una acusada dinàmica vers la concentració de la circulació mercantil del país en aquesta ciutat. De resultes d'això, la capital del Principat i els seus voltants van veure enormement potenciats els seus avantatges comparatius per a la localització industrial i de tota mena de serveis. Mentrestant, l'Eixample barceloní s'anà convertint en realitat. I també la "macrocefàlia" de l'urbs barcelonina, ja que si el 1857 Barcelona (i els pobles dels "afores") comptava amb el 13,8% de la població catalana, el 1910 n'aplegava el 28,1%.

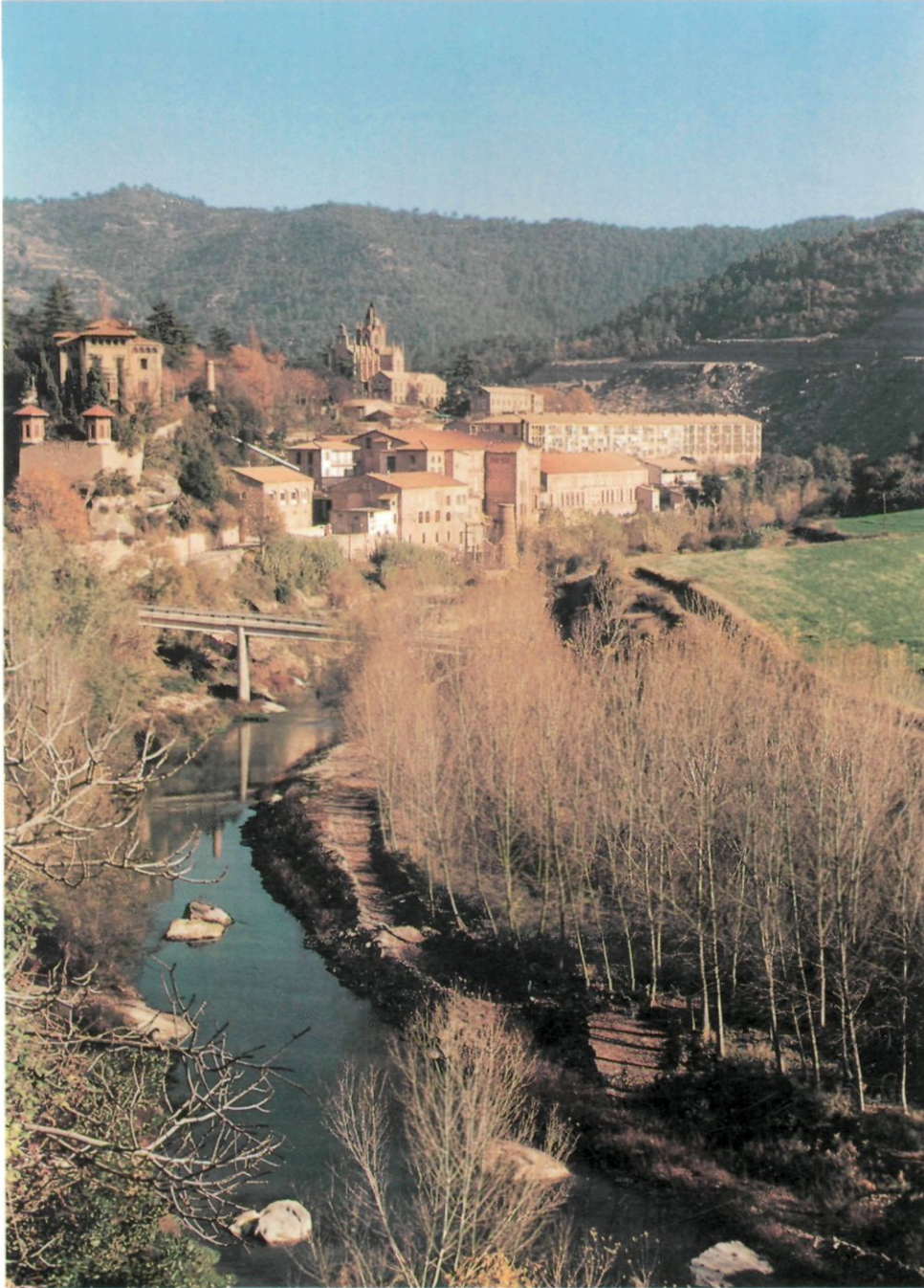
El personal de la companyia del ferrocarril que unia Barcelona amb la vila de Sarrià (Foto IMH)

L'automòbil clou els grans canvis que la revolució industrial va introduir en les comunicacions terrestres. Presentació dels primers òmnibus de "La Catalana", "La Il·lustració Catalana", 1906.



La primera locomotora que va circular a l'Estat. Amb ella fou inaugurada la línia Barcelona-Mataró el dia 28 d'octubre de 1848 (Foto AHCB)

LES COLÒNIES INDUSTRIALS



Cal Pons, a Puig-reig. A l'esquerra, en primer terme, la torre dels amos; al mig, les oficines, la fàbrica i, en segon terme, les vivendes dels treballadors; al fons, el col·legi u l'església. I, davant de tot, el Llobregat, ànima i vida de les colònies que s'rrreceren a la seva vora. Arxiu de l'RB (Foto R. Viladés)

LES COLÒNIES INDUSTRIALS

Rosa Serra Rotés



*Colònia del Guixaró a
Casserres, Berguedà
(Foto Ramon Manent)*

Les colònies, nuclis de poblament industrial situats en zones rurals, són un dels fenòmens més característics del procés d'industrialització de Catalunya, tant pel model industrial, empresarial i social que van desenvolupar com perquè han esdevingut un dels trets més singulars del paisatge de les comarques del Ripollès, Osona, Berguedà i Bages. Construïdes al peu del riu, la seva història es remunta a mitjan segle XIX i està estretament relacionada amb els problemes energètics que Catalunya ha patit des de sempre, però també amb les particulars característiques amb què es desenvolupà la industrialització a casa nostra: la indústria tèxtil, que té els seus orígens en la manufactura tradicional del segle XVIII, es desenvolupà amb pocs o mitjans recursos, gairebé sempre de la mà d'empreses familiars, en uns anys en què les classes dirigents de l'estat espanyol tenien com a prioritats la creació i consolidació d'un estat liberal i la reforma agrària.

Un fenomen

En els últims anys, l'estudi de les colònies tèxtils ha despertat l'interès de molts estudiosos; analitzades des de diferents punts de vista —des d'anàlisis globals fins a estudis de colònies en particular—, s'ha posat especial èmfasi en les causes que expliquen el seu naixement, però també en les seves singularitats energètiques, socials, arquitectòniques i urbanístiques i, molt especialment, en la seva concentració geogràfica. I és que les colònies formen un característic rosari al peu dels rius Ter i Llobregat i dels seus afluents més cabalosos.

No trobareu dues colònies iguals; han estat i són encara, en molts casos, pobles vius que s'han transformat al llarg de més de cent anys de vida,

Respecte al sistema de colònies a Catalunya es poden assenyalar sumàriament una sèrie de característiques: recerca de l'estabilitat laboral; aïllament de la fàbrica, tot envigorint els llaços de dependència de la pròpia empresa; continuum entre la producció i el consum; paternalisme i regressió al feudalisme; el treballador conjuminava la fàbrica amb el conreu del camp; revalorització del nucli familiar; èmfasi en els temes de l'educació, moral i religió, com a instruments complementaris del mateix projecte de regeneració social.

Arquitectura industrial a Catalunya

com ho han fet els pobles i les ciutats de Catalunya; no és el mateix la colònia dels orígens i la de finals del segle XIX, com tampoc s'assembla la de l'etapa republicana, la de guerra civil o la colònia de la postguerra, a la colònia actual que viu immersa en una profunda crisi. Per això encara queda molt per conèixer i estudiar.

Els orígens de les colònies

Moltes de les fàbriques de riu, que usaven com a font d'energia l'aigua, es van construir en llocs on les obres d'infraestructura bàsica —rescloa i canal— per fer funcionar la roda hidràulica primer i després la turbina, requerien una inversió econòmica relativament baixa: bons salts d'aigua o antics molins fariners. Per aquesta raó moltes es van situar en llocs aïllats dels nuclis urbans, la qual cosa obligà els seus propietaris a construir habitatges per als treballadors i els corresponents serveis bàsics entorn de les fàbriques. Els seus orígens estan vinculats a una llarga tradició manufacturera: les colònies es construeixen al peu dels rius, però també a les comarques on la tradició manufacturera tèxtil (seda, llana i també cotó) és molt important des del segle XVIII.

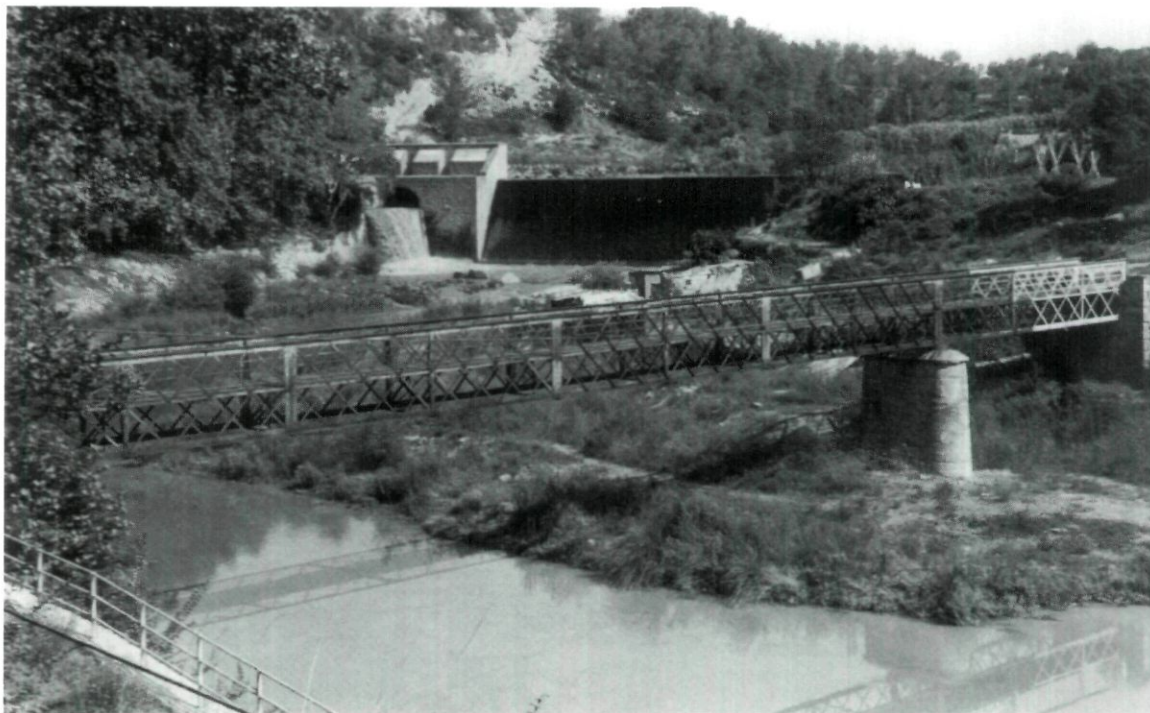
La cronologia de les principals colònies industrials catalanes correspon, segons Gràcia Dorel-Ferré, a dues grans etapes: un primer període, el que va de 1858 a 1880, en què les colònies estan formades per la fàbrica de riu i els edificis més indispensables (habitatges per als treballadors, forn de pa i poca cosa més); i una segona, a partir de 1880, en què es configura un veritable poble industrial (cafè, casino, escoles, botigues, església, torre del propietari, habitatges obrers diferenciats segons l'estatus social dins la fàbrica, etc.). Dues etapes que assenyalen canvis profunds en el context econòmic, tecnològic i social.



L'Ametlla de Merola, darrer reducte del Berguedà, llindant al Bages. Arxiu de l'ARB (Foto Iglésias)

Cal Viladomiu Nou, una de les colònies industrials més primerenques de la conca alta del Llobregat, en una pintura de finals del segle XIX. Arxiu de l'ARB (Foto J. Camprubí)

Pont de ferro sobre el Llobregat i, al fons, la resclosa de l'Ametlla de Merola, la més alta de la comarca. Arxiu de l'ARB (Foto R. Viladés)



Colònies i fonts d'energia

La cronologia demostra que els orígens de les colònies cal situar-los a l'entorn de 1858 i molt especialment a partir de 1860. Són els anys en què s'inicia, segons Jordi Nadal, la segona fase de la introducció de màquines de vapor i en què el desencís respecte al carbó autòcton obliga a reservar el carbó d'importació per a les indústries que no tenen alternativa energètica, obligant moltes fàbriques de cotó a abandonar els recintes urbans i a instal·lar-se al peu del Llobregat o del Ter per aprofitar l'alternativa energètica gratuïta de l'aigua. És també a partir de 1858 que l'empresa Planas, Junoy i Barné de Girona comença a fabricar gran quantitat de turbines, que progressivament aniran substituint les rodes hidràuliques.

Els cabals del Ter i del Llobregat, mediocres i molt irregulars, però compensats pels desnivells i l'existència d'un nombre important de salts naturals, i per unes obres d'infraestructura relativament barates, l'existència de mà d'obra potencialment reciclable —des del punt de vista tècnic i també social— i una legislació que regulava l'aprofitament i ús de les aigües (molt especialment

la llei de 3 d'agost de 1866, però també altres d'anteriors) i que eximia durant un període de deu anys del pagament de la contribució industrial, eren condicions prou avantatjoses per als industrials cotoners, que estaven en condicions econòmiques d'iniciar una expansió industrial.

Amb tot, no podem perdre de vista que es tracta de rius molt irregulars i que els fabricants no poden dependre només d'aquesta energia tan intermitent. El que és cert és que l'aprofitaran al màxim i que faran mans i mànigues per aconseguir aigua. A l'Alt Llobregat, la documentació de 1879 a 1905 registra constants denúncies de la Junta de la Sèquia de Manresa contra els fabricants de riu que emmagatzemaven aigua a l'estiu i tallaven el curs de la Sèquia que, des del segle XIV, portava l'aigua a Manresa. La lluita per l'aigua es va viure amb força i la Junta de la Sèquia manresana es preocupava amb raó: les concessions eren prou importants (aprofitaments de 5000 l/s i 300 l/s) i continuament ploïen les sol·licituds de reforma de rescloses i canals de les fàbriques que ja funcionaven des de feia anys i també de les de nova fundació. Es tractava d'aconseguir més aigua, almenys de garantir-ne l'ús, quan ja eren evidents les mancances del riu.



El rec o canal defineix el paisatge de la colònia industrial de la vora del Llobregat. Colònia del Guixaró, Casseres. Arxiu de l'Àmbit de Recerques del Berguedà (Foto Iglésias)

Es recorrerà als corrents fluvials no ja per a instal·lar molins d'aigua sinó per aplicar turbines que transformin l'energia hidràulica en electricitat motriu. **Arquitectura industrial a Catalunya**

I és que l'aigua del Llobregat no interessava només als cotoners; el riu era i és energia, i com a tal fou aprofitat també per la indústria cimentera i la mineria del carbó de l'Alt Berguedà i per intentar industrialitzar Berga quan, el 1885, començaren les obres del canal industrial de 21 km. La fàbrica de ciment del Clot del Moro, inaugurada el 1904, funcionava amb l'energia hidràulica proporcionada pel Llobregat; la resclosa es va construir al costat del molí d'Orriols, al peu del naixement del riu, i amb una canonada forçada de gairebé 5 km arribava a les turbines de la fàbrica. El riu Llobregat i el Ter van aprofitar-se al màxim. Pel que fa al Llobregat, no es va perdre ni un centímetre del seu desnivell, ja que les rescloses se situen cada 10 o 20 metres. A Ripoll, on es troben el Ter i el Freser, per 17.000 m de riu, n'hi ha 15.061 de canals.

Totes les fàbriques de les colònies del Berguedà tenen documentades màquines de vapor des dels seus orígens, i durant els cent anys d'història posterior el carbó serà sovint més que un complement energètic. No hem d'oblidar que la geografia de les colònies, que és la dels rius, apropa aquests conjunts industrials a les pobres conques mineres catalanes de Sant Joan de les

Abadesses i del Berguedà. Tot i que l'aprofitament del carbó català és tardà a causa del retard espectacular de la construcció dels ferrocarrils miners de Sant Joan de les Abadesses o de Berga, des de la geografia de les colònies, la distància a les conques mineres és molt menor que no pas des de Barcelona i també és menor el preu d'aquest carbó. El tren arriba a la colònia Rosal el 1887, dinou anys després de la seva fundació; mentre no hi ha tren, és més car fer arribar el cotó a cal Rosal i enviar el producte manufacturat a Barcelona que no pas portar el carbó del Berguedà a l'esmentada colònia.

Sembla que l'opció exclusiva de l'aigua només es podia mantenir en els primers anys de fundació (1858-1880). A partir de 1880 les noves fàbriques de les colònies, que continuen aprofitant l'aigua, no poden obviar l'ús de l'energia de vapor. A la colònia Borgonyà del Ter, fundada el 1894, la potència de vapor instal·lada és igual a la de les turbines, i la fàbrica es dissenya pensant en el treball conjunt de la màquina de vapor i de les turbines. L'any 1904 la fàbrica de la colònia Pons canvia la seva antiga màquina de vapor de 150 CV per una de 400 CV fabricada per La Maquinista Terrestre i Marítima; el 1896 la fàbrica

Un dels temes més suggeridors de la industrialització a Catalunya i de l'arquitectura que aquesta generarà és el de les colònies. Aquest sistema sorgí de primer a Anglaterra, devers 1750, per aprofitar la mà d'obra rural —que era susceptible d'alternar el treball al camp i a la indústria— i, el que era fonamental, aprofitar la força hidràulica. **Arquitectura industrial a Catalunya**

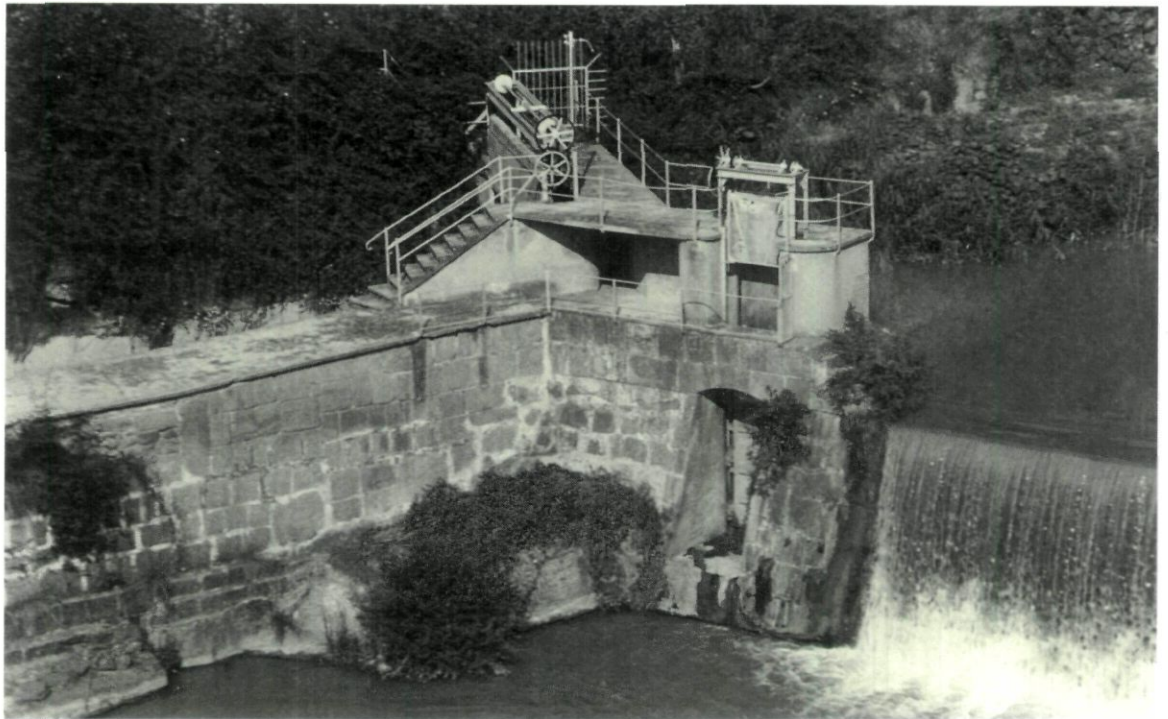
L'aigua és la gran protagonista de la vida i l'activitat de les colònies, construïdes precisament arran del curs del riu per tal d'aprofitar-ne el cabal.

Embassada a la resclosa, l'aigua entra pels bagants i seguirà el rec fins a la turbina.

Salt, resclosa i bagants de Cal Riera, Colònia Manén, de Puig-reig. Arxiu de l'ARB (Foto R. Viladés)

Crear una colònia no era crear una fàbrica, era crear una petita ciutat i una petita societat, amb totes les seves conseqüències, culturals, polítiques i ideològiques.

L'amo, com un senyor feudal, aportava alhora control polític i protecció civil. **Arquitectura industrial a Catalunya**



compta amb dues turbines Francis de 160 CV cadascuna.

En èpoques de secada augmentava considerablement el consum de carbó, tant el d'importació com el procedent de les conques mineres catalanes. L'any 1878, any de secada, la premsa local de Berga es felicita de l'augment del consum de carbó berguedà per part de les fàbriques de les colònies, tot i que lamenta que els fabricants hagin de pagar el carbó car per manca de ferrocarril. El 1911, set anys després de l'arribada del tren de Manresa-Berga a peu de mines, compren carbó de l'empresa Carbons de Berga, S.A. tots els fabricants de les colònies instal·lades al Berguedà però també els del Bages, Manresa, Olesa, Terrassa i Sabadell, a més d'empreses de diferents rams instal·lades a Barcelona i a la seva zona d'influència.

El tren, concretament el de Manresa-Berga, finançat pels fabricants de les colònies (Rosal, Pons, Soldevila, Viladomiu, Bassacs, Regordosa, Claret, Pla, etc.), arriba a Sallent i a Puig-reig el 1885, i a Olvan i a la colònia Rosal el 1887, molt després de la fundació de les primeres colònies. El ferrocarril soluciona i abarateix els problemes de transport de primeres matèries (cotó) i pro-

ducte manufacturat (teixit), però també a partir de 1904, en connectar amb la zona minera i cimitera de l'Alt Berguedà, esdevé el tren del carbó, del ciment i de la fusta.

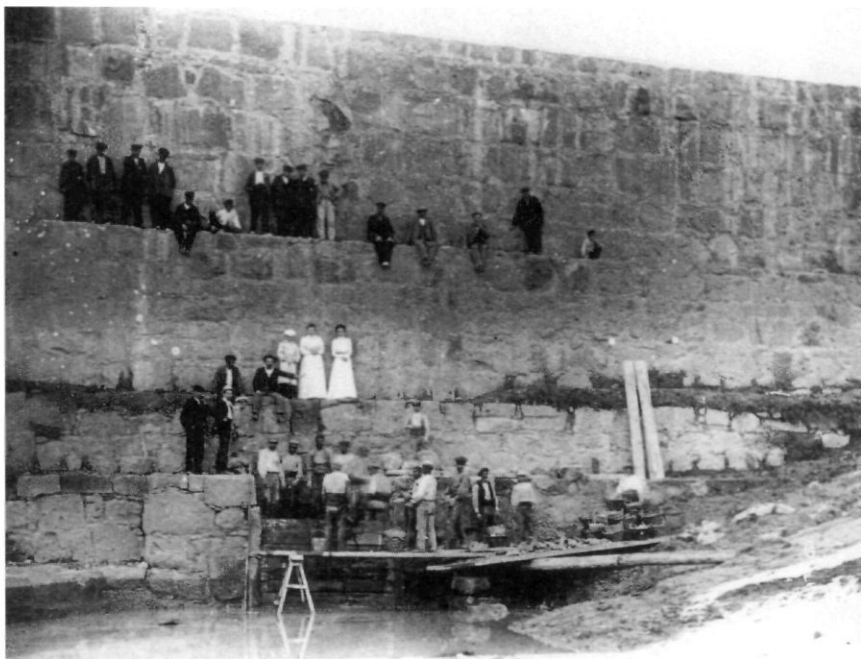
Amb la generalització de l'electricitat, moltes d'aquestes velles màquines de vapor es van vendre com a ferro vell; a les turbines s'hi van connectar generadors i totes es van convertir en centrals hidroelèctriques; alguns dels fundadors de colònies esdevingueren fins i tot empresaris elèctrics, com per exemple els Gomis de Manresa. El carbó va tornar a ser una font d'energia fonamental durant els anys de la Primera Guerra Mundial (el preu del carbó de Fígols passà de 35 ptes. per tona mètrica el 1914 a 90 ptes. el 1917 col·locat a Manresa), i durant el llarg període de l'autarquia franquista, amb les corresponents restriccions elèctriques (els fabricants de riu van tornar a instal·lar noves màquines de vapor, algunes de tan espectaculars com la màquina de cal Rosal, un motor marí de 600 CV construït a Copenhagen el 1898). I és que la història de les colònies va sempre lligada les insuficiències energètiques del país; avui, quan el model industrial i empresarial ha fet fallida, les centrals hidroelèctriques de les colònies continuen funcionant a ple rendiment.

Les colònies i la qüestió social

L'alternativa hidràulica no és l'única raó que explica el naixement i la proliferació de tantes colònies al Ter i al Llobregat. El caràcter eminentment rural de les comarques travessades per aquests rius va proporcionar terrenys molt barats —poc aptes per a l'agricultura, que no hi havia superat l'estadi d'autosuficiència—, materials constructius gairebé gratuïts —es van construir bòbiles, que només van funcionar fins al final del XIX per abastar la demanda d'obra i teules de les colònies—, i paletes i manobres abundants. Els industrials no tenien els problemes de saturació urbana i les fàbriques i les colònies podien créixer i desenvolupar-se al marge de la innovadora legislació municipal, que tímidament començava a controlar el creixement industrial i la creixent contaminació provocada per les màquines de vapor.

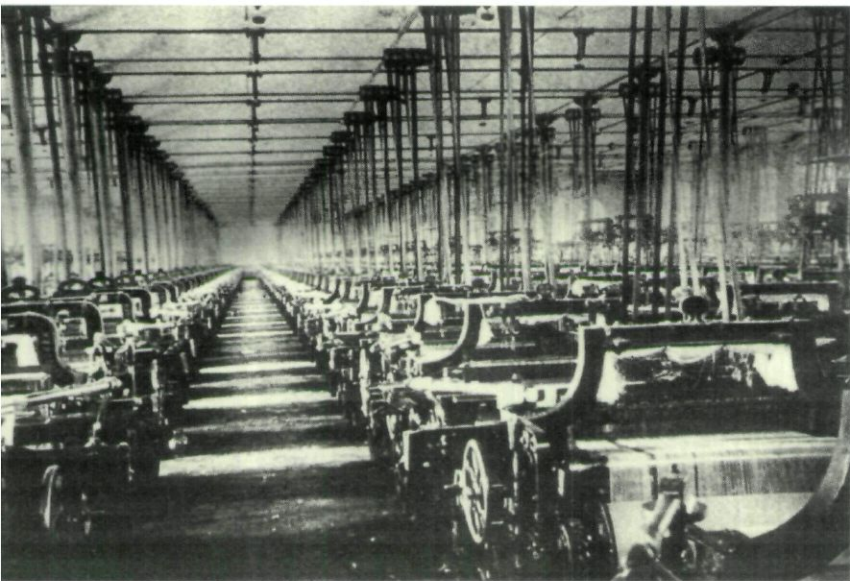
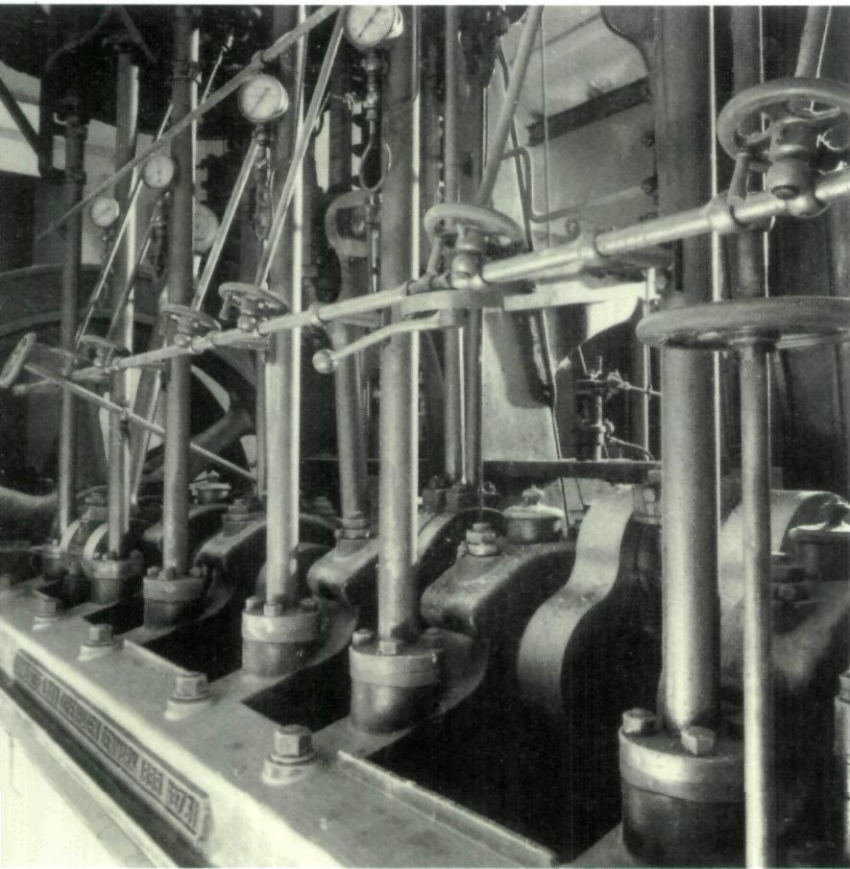
Al peu del riu hi van trobar també mà d'obra barata. A mitjan segle XIX, el que aleshores des de Barcelona s'anomenava "la muntanya" i que incloïa les altes i mitjanes valls dels rius Llobregat i Ter, s'hi concentrava població que feia anys que vivia immersa en una gran inestabilitat provocada per la crisi de la manufactura tradicional, la introducció de la industrialització tèxtil i les continuades guerres carlines. Ignasi Terradas, a partir del seu estudi sobre la colònia de l'Ametlla de Merola, considera que la decisió de localitzar la indústria cotonera en zones rurals i en forma de colònies, és una opció social dirigida a desenvolupar unes condicions laborals a llarg termini. A partir d'aquest estudi, altres monografies locals han posat èmfasi en la importància de la qüestió social, i en els avantatges que el sistema de colònia oferiria per aconseguir el que els ideòlegs catalans del sistema anomenaven "pau social".

Sovint s'ha fet esment del caràcter dòcil i disciplinat d'aquests treballadors de "muntanya", però es tracta d'una docilitat que cal matisar. Des del començament del segle XIX hi ha notícies de conflictes violents de tipus ludista a les comarques on posteriorment s'instal·len les colònies: el 1824 un grup de treballadors destrossen les màquines de la fàbrica de Micaela Lacot a Camprodon, i situacions semblants es van viure a mitjan segle XIX a Sallent i Balsareny. L'any 1855 els treballadors de la fàbrica berguedana de cal Lluís Né es van declarar en vaga, en soli-



Dues fases de la construcció de la resclosa de la Colònia Vidal, 1896-1898. Arxiu del Museu de la Colònia Vidal.

*En el cas de Catalunya, l'opció per aquest sistema de colònies fabrils al camp, a partir de 1850, es produí essencialment per un rebuig estratègic al procés d'industrialització urbana en una fase més avançada i consolidada de la societat capitalista i per la decisió de cercar una mà d'obra menys conflictiva que el ja consolidat proletariat urbà. **Arquitectura industrial a Catalunya***



Nau de telers mecànics de garrot de l'Ametlla de Merola, a finals del segle XIX. Les barres i les corretges transmeten la força motriu obtinguda de la turbina hidràulica (Foto Arxiu ARB)

daritat amb els barcelonins durant el conflicte de les selfactines, i foren fortament reprimits pels guàrdies d'assalt. Josep Pla explica que fou a Manlleu on va néixer el mot "esquirol" quan els fabricants van substituir els treballadors en vaga per altres dels pobles veïns, un bon nombre dels quals eran de l'Esquirol, el nom popular de Santa Maria de Corcó. De Manlleu van marxar força fabricants, Ter amunt cap al Ripollès, on van fundar noves fàbriques i colònies fugint de la conflictivitat.

D'aquesta conflictivitat de tipus ludista es passà, els anys vuitanta del segle XIX, a la conflictivitat generada per les demandes de millores salarials i reducció de la jornada laboral; una conflictivitat que no quedà només en vagues sinó que arribà molt més lluny: el 1883 es produeixen atemptats amb bombes a cal Rosal, cal Mestre i cal Pons, contra directius i propietaris. La vaga de 1890, protagonitzada pel sindicat possibilista de les Tres Classes del Vapor, es va viure amb especial duresa al Llobregat. La repressió va ser tan forta i les conseqüències tan importants, que les reivindicacions i la conflictivitat es van tallar en sec.

Fou a partir d'aquest conflicte, provocat pels mateixos propietaris, que tenien estocs acumulats i que en determinats moments semblava que la situació se'ls podia escapar de les mans, que aquests propietaris comencen a aplicar, fil per randa, la política paternalista que es concreta molt especialment en el control dels treballadors i en la major oferta de serveis a les colònies (guarderies, escoles, bar, casinos, teatre, esglésies, etc.), i que, durant molt de temps, seran molt superiors als dels mateixos pobles, caps de terme municipal.

Aquesta política va donar els seus fruits al Llobregat, on s'aplicà amb molta cura: directors i capellans, mestres i monges, s'encarregaren d'adoctrinar els treballadors, de premiar les fidelitats i, fins i tot, de promocionar els fills dels treballadors amb la possibilitat d'accedir a estudis. I és que no els faltaven ideòlegs: des de l'església catòlica a partir de l'encíclica "Rerum Novarum" (1891) de Lleó XIII fins a Enric Prat de la Riba en la seva obra "Ley jurídica de la empresa" (1898). El sistema de colònia era vist com un bon instrument de regeneració de la classe treballadora i un mitjà per enaltir els valors de la disciplina, el treball, la família, la tradició i la religió. Les colò-



La Colònia forneix els treballadors de tot el necessari mitjançant la cessió d'un hort i de l'economat o "botiga" com aquesta de l'Ametlla de Merola, encara amb llum de gas l'any 1880. Arxiu Serra i Feliu (Foto de l'ARB)

"... el director o l'amo... és qui escull el lloc, qui alça l'edifici, qui disposa les habitacions dels obrers; és ell qui crida els obrers i els capatassos; en el recinte, no hi caben més que els qui viuen del treball de la casa. L'ociositat no hi és permesa". **Enric Prat de la Riba** (La Ley Jurídica de la Industria, 1898)

nies no són pensades únicament com a centre de treball sinó també com a llocs adequats per a l'educació, l'esbarjo i per fomentar la religiositat. Són els propietaris, a partir dels capellans i dels directors, els qui supliran les mancances de l'Estat: construeixen escoles, esglésies, serveis, edificis culturals i esportius, etc. I, de colònies, se'n construeixen fins al final del XIX i fins i tot en els primers anys del XX, quan l'energia hidràulica ja ha demostrat que no pot suplir el carbó. Els que no s'adaptaven al sistema de colònia l'abandonaven, per pròpia iniciativa o per la força; amb un ofici après podien anar a treballar en una fàbrica de poble o de ciutat, fins i tot provar sort a l'*altriu*, que és el nom amb què la gent del Llobregat berguedà anomenà el Ter.

En aquesta conca fluvial, la situació de conflictivitat s'allargà: les vagues van aparèixer de nou al final del segle XIX a causa de la generalització de les contínues, que abaratien significativament els costos en poder funcionar amb personal sense qualificació, especialment dones i nens. A aquest problema s'afegí el de les reivindicacions salarials i els horaris de treball, i la vaga de 1899 a Osona se saldà amb una victòria transitòria dels treballadors, perquè el 1901 començaren els

locauts. El 1900 es constituí una federació entre l'Associació de Fabricants de Manlleu, l'Associació de Fabricants de l'Alt Ter i del Freser i l'Associació de Fabricants de les Comarques de Vic i Roda, amb l'objectiu de mantenir les condicions laborals vigents i defensar els fabricants davant les mobilitzacions obreres que, segons els fabricants, eren provocades per les demandes d'augment de sou, l'oposició als canvis en l'organització del treball i l'oposició a la lliure contractació. El locaut i la confecció de llistes negres de treballadors conflictius, juntament amb la generalització de la política de concessions de tipus assistencial, aconseguí, si bé més tard, la "pau social" que ja regnava en les colònies de l'Alt Llobregat des del 1890, i que amb més dificultats s'anà imposant a les colònies més properes a Manresa i a la colònia Sedó, on Agustí Sedó concentraria els seus esforços a millorar la colònia a partir del 1903. Gràcia Dorel-Ferré ho resumeix clarament quan diu: "La vigilància estricta dels obrers, una presència constant entre ells, una generositat calculada envers ells, tot explica que ni el 1913 ni el 1919 els obrers de Can Sedó no s'unissin als moviments de vaga que s'estengueren, en dues ocasions, per tot el país. Entre ells tres, els germans Sedó s'havien repartit la



Grup de Caramelles de l'Ametlla de Merola, l'any 1935, i treballadors de Cal Marçal als primers anys del segle XX. Arxiu de l'ARB.

tasca, i el sistema que havien adoptat funcionava extraordinàriament bé: "l'edat d'or" de la Colònia Sedó no viuria cap crisi abans de la guerra civil de 1936".

L'organització empresarial de tipus familiar i la seva política paternalista, els serveis que oferia la colònia —especialment l'escola, l'església—, però també la mateixa estructura urbana de la colònia, esdevingueren els principals instruments de control social dels treballadors.

Les colònies des del punt de vista legal

L'Estat liberal va adaptar a la nova realitat del segle XIX la legislació que el reformisme borbònic del XVIII havia elaborat a favor de la creació de nous assentaments de població en zones deshabitades. La llei de 1868, que amplia els beneficis de les anteriors de 1855 i 1866 —Establiment de Colònies agrícoles i Foment de la població rural respectivament— als nuclis industrials situats en zones rurals esdevé un incentiu important. Els avantatges que ofereix l'estatut de colònia són prou interessants perquè els industrials intentin acollir-s'hi:

- * Exempció contributiva per un període que anava de 15 a 25 anys segons la distància al nucli cap de municipi (d'un a quatre quilòmetres, 15 anys; de quatre a set quilòmetres, 20 anys; i més de set quilòmetres, 25 anys).
- * Durant el període que durava la concessió d'estatut de colònia només havien de pagar la contribució territorial amb quota fixada per l'any anterior a la concessió.
- * Els habitants de les colònies quedaven exempts de pagar qualsevol contribució personal.
- * Exempció del servei militar als homes residents a la colònia fins al 1885.
- * Tramitació gratuïta de llicències d'armes per als habitants de les colònies fins al 1895.

Es produí una allau de sol·licituds, agreujada per la lentitud amb què l'administració les resolia, al mateix temps que una ferotge crítica per part dels ajuntaments, que perdien importants fonts d'ingressos i competències municipals. Aquest és el cas de l'Ajuntament de Puig-reig amb la colònia Ametlla de Merola, el de Gironella amb Viladomiu Nou i Vell, el de Masies de Roda amb les colònies de Salou i Còdol-Dret, i el de Sant Vi-

cenç de Torelló amb la colònia Vilaseca. El que és evident és que la política de concessió de l'Estatut de colònia als industrials tèxtils fou molt restrictiva, ja que només quinze van obtenir-lo entre 1879 i 1885. La proximitat als nuclis urbans (menys d'1 km) i les al·legacions presentades pels ajuntaments expliquen, en part, l'esmentada política restrictiva (una sentència de 1r. d'octubre de 1899 exclou les indústries tèxtils dels beneficis de colònia). Amb tot, les colònies es van construir i van créixer espectacularment fins ben avançat el segle XX.

Els industrials

Els industrials cotoners que opten pel sistema de colònia són, majoritàriament, els qui tenen les seves arrels familiars en les comarques del Berguedà, Bages, Ripollès i Osona, i que provenen de famílies de llarga tradició manufacturera i molt especialment lligada a l'aprofitament hidràulic i als molins. Els Rosal i els Alsina —de cal Metre de Gironella— retornen a casa el 1858 i el 1860 després d'experiències més o menys reeixides a Barcelona i la seva àrea d'influència, on inverteixen els seus capitals associats amb fabricants que utilitzen màquines de vapor i carbó anglès. Un altre cas és el d'empresaris berguedans o bagencs que fan el pas de la manufactura a la indústria sense abandonar els seus respectius pobles d'origen: és el cas dels Bassacs, Pons, Prat, Viladomiu, Vidal, Borràs, Gomis i d'altres de la conca del Llobregat, o dels fundadors de les colònies Vilaseca i La Coromina al Ter.

El nombre de colònies industrials és tan elevat que també hi trobem fabricants que procedeixen de comarques mancades d'aigua, com per exemple del Maresme (Serra Feliu de l'Ametlla de Merola o els Calvet del Pelut d'Orís), i fins i tot de forans com els escocesos de Borgonyà, el suís Bebié que fundà la colònia de la Farga de Bebié o els francesos de la colònia Salou, de L'Herand, al Ter.

Aviat, però, fixaran la seva residència a Barcelona, on traslladen també la comercial; a la colònia hi mantindran una luxosa segona residència, la torre. Aquests industrials que a Barcelona haurien estat un entre molts, són a les colònies, als pobles i a les comarques els *amos*. La seva influència ultrapassa els límits geogràfics de la colònia i s'estén als pobles i a les capitals de co-

La colònia assumeix l'ensenyament dels treballadors i de les seves famílies. Classes de labors i de cultura per a les noies i de mecànica per als nois a l'escola de la Ilar de Cal Pons, Puig-reig (Fotos de l'arxiu de l'Ambit de Recerques del Berguedà)





L'arquitectura, eminentment utilitària, de les colònies. Detall de les finestres de la façana de migdia i del pati de la fàbrica de Cal Marçal, Puig-reig. Arxiu ARB (Foto R. Viladés)

marca. Durant els anys de la Restauració participaran activament en la vida política local i comarcal: són alcaldes de les capitals de comarca, diputats que s'enfronten obertament en les eleccions sota la bandera del partit liberal o del conservador. Esdevenen mecenes i promotors d'obres socials als pobles als quals pertany la colònia construint escoles, camps de futbol, residències i hospitals, i inverteixen en la creació d'infraestructures importants (ferrocarril Manresa-Berga, gas i electricitat, fundació de la Caixa d'Estalvis de Manresa, etc.)

Durant la Dictadura i la II República passen discretament a un segon pla, s'allunyen de la colònia, que controlen els seus homes de confiança, actitud que mantindran durant els anys del franquisme. Amb tot, els amos no deixaran mai de ser presents en els actes socials i religiosos més importants de la colònia: la festa major, la celebració d'aniversaris, inauguracions, etc., que aprofitaran per relacionar-se amb els seus treballadors i, molt especialment, amb les autoritats locals i comarcals, que seran expressament convidades. En aquests actes, no hi falten alcaldes, procuradors a corts, bisbes i fins i tot la Guàrdia Civil. Les formes no es perdran.

I és que majoritàriament es tracta d'empreses familiars que, d'hereu a hereu, controlen i administren un patrimoni que s'adapta de generació a generació a les noves exigències empresarials. Societats anònimes familiars que acabaran patint la colònia com un pes excessiu a mesura que s'acosta la crisi, molt especialment a partir dels anys seixanta. És aleshores quan, davant l'elevat cost dels serveis que mantenen i de la crisi, primer de la filatura i després de tot el sector, les colònies es van degradant: molts serveis es tanquen i d'altres malviuen.

Els treballadors

Hem parlat de generacions d'industrials de colònia. També hem de parlar de generacions de treballadors, moltes de les quals es remunten als mateixos orígens de la colònia i més poques continuen avui, encara, a les colònies. Els primers que hi arriben són gent que s'adaptarà al sistema de colònia fugint de la misèria rural, dels durs contractes de masoveria i dels problemes generats per les guerres carlines (totes tres es viuen amb molta intensitat al Ripollès, Berguedà i Oso-

na i també al nord del Bages). El treball a la fàbrica proporciona a una família de tres membres productius un habitatge. Cal que ens fixem en aquest fet: els amos només donaran feina a les famílies que es poden incorporar majoritàriament al treball, la qual cosa demostra que no hi mancaven treballadors i que els fabricants podien triar. Els encarregats i els administratius seran sempre treballadors especialitzats o amb experiència que procedeixen d'altres colònies o fàbriques tèxtils.

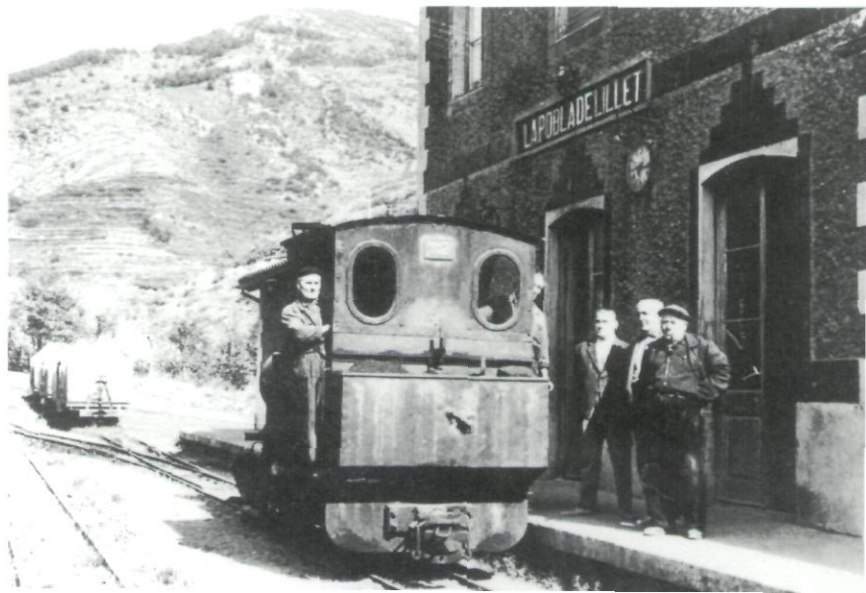
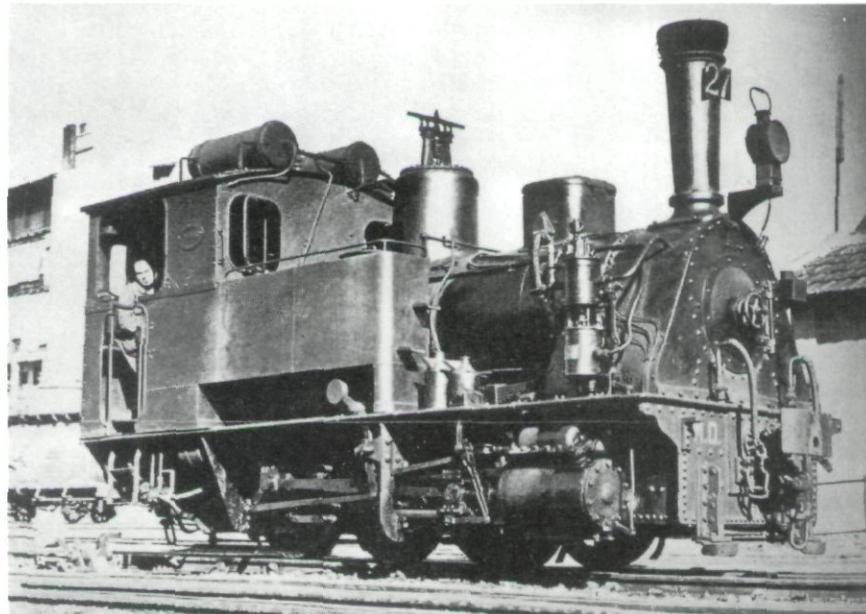
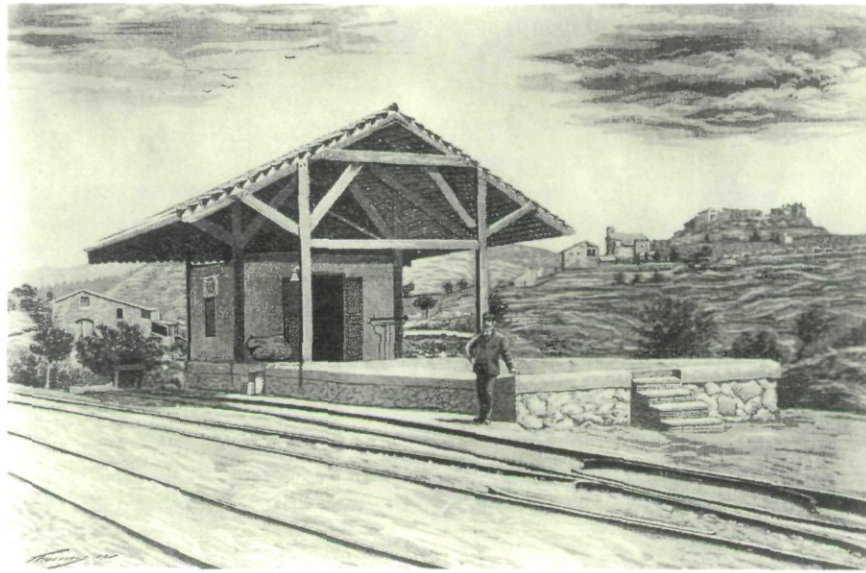
La singularitat arquitectònica i urbanística de les colònies

Les colònies són conjunts dinàmics, que es transformen durant els cent anys de vida; amb els temps les fàbriques s'amplien, incorporen més màquines i la colònia creix augmentant el nombre d'habitatges i de serveis. L'obra de la colònia comença sempre amb la construcció de la resclosa, canal i fàbrica, un espai productiu que reproduïx les tipologies ja experimentades en nuclis urbans.

Les fàbriques de pisos, el model més generalitzat i més adient per adaptar-se als terrenys estrets i amb forts pendents que ofereixen les altes valls del Ter i del Llobregat, són edificis de dos o tres pisos amb golfes, de parets gruixudes de pedra que tanquen un espai de 21 m d'amplada que pot créixer fàcilment. Grans finestres d'obra il·luminen les naus cobertes amb revoltons sostinguts amb pilars de ferro colat. La repetició seriadada de les finestres només es trenca amb la torratxa del muntacàrregues i la verticalitat de la xemeneia. També hi ha exemples de fàbriques de colònia d'un sol pis, i fins i tot sol solucions mixtes.

Com en la construcció de la fàbrica, els principis de funcionalitat i uniformitat s'imposen en la resta d'edificis, almenys en els que en una primera època corresponen a residències i equipaments. Els habitatges es construeixen seguint dos models genèrics: les cases unifamiliars amb petits hortets o jardins i els habitatges plurifamiliars, amb escala interior o exterior. I és que són els mestres d'obra els qui construeixen les colònies. Francesc Joan Canals, l'únic mestre d'obres titulat de tota la comarca del Berguedà, treballa entre 1875 i 1899 en la construcció de fàbriques, habitatges i tot tipus d'equipaments de les colò-

Les colònies del Llobregat i del Ter no haurien estat possibles sense el tren. Locomotora alemanya de la línia de via estreta Manresa-Berga, que era coneguda popularment amb el nom de "Hilda". Antiga estació de Puig-reig; i "carrilet" de Guardiola a la Pobla de Lillet. Arxiu de l'ARB (Fotos Pujals)



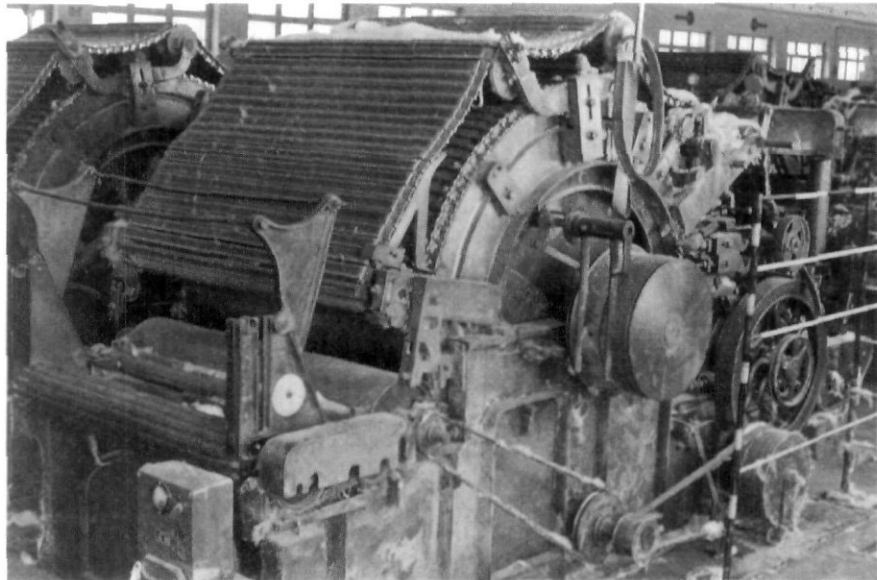
nies de cal Prat, cal Marsal, cal Casas, cal Pons, cal Riera i cal Vidal, totes situades en el terme municipal de Puig-reig; un mestre d'obres d'Avinjó, el Relat, ho fa a l'Ametlla de Merola; i els Canudas de Casserres, a les colònies del Guixaró, Viladomiu Nou i Viladomiu Vell. Fins al final del segle XIX l'arquitectura industrial no és objecte de l'atenció dels arquitectes, i quan ho comencen a ser, després d'un llarg període de delimitació de competències amb els enginyers, treballaran a les grans ciutats. Les comarques de l'interior, i més concretament el Berguedà, continuen sent el lloc de treball de mestres d'obra i d'enginyers. Aquest és el cas de la colònia Vidal, ampliada per Vicenç Vidal i Casacuberta, enginyer industrial i amo de la colònia, que dissenya places i carrers i, amb l'ajut d'arquitectes, edificis com el Casal de la Dona (1931), la nova església parroquial (1941) i la Fundació Vidal (1947).

Sembla que no és fins al final del segle XIX que els arquitectes comencen a dirigir obres a les colònies; a partir de 1880 s'encarreguen dels edificis més simbòlics, les torres i les esglésies, els edificis que simbolitzen el poder econòmic dels propietaris i el desig de marcar clarament el seu

estatus social. Al Berguedà de finals del segle XIX no hi havia cap construcció comparable a les grans torres de les colònies, i fins i tot les esglésies parroquials, austeres i senzilles construccions romàniques, quedaven minimitzades davant les noves esglésies de les colònies, algunes de les quals acollien fins i tot panteons familiars (cal Pons i cal Prat) i rebien el qualificatiu de catedrals del Llobregat (cal Pons, l'Ametlla de Monegal).

I és que el llenguatge arquitectònic emprat per construir aquests edificis és l'historicista i més concretament el medievalista gotitzant (fins i tot el de la colònia Borgonyà, propietat d'anglesos protestants), que es continua utilitzant en les esglésies que es construeixen després de la Guerra Civil (l'església de la colònia Gomis, la de cal Vidal) i en bona part de les torres que adopten formes castelleres (cal Pons, l'Ametlla de Monegal, Viladomiu Vell i Nou, etc.). Les escoles, convents de monges, teatres, casinos, cafès, instal·lacions esportives, safareigs, baixadors i estacions de tren, zones de conreu i jardins, i fins i tot en alguns casos la muralla que marca els límits de la propietat, completen aquests conjunts.

Cardes de Cal Viladomiu Nou que feien les operacions prèvies al filat. Arxiu de l'ARB (Foto P. Camprubí)





FUNDACIÓ JAUME I
MEMÒRIA DE L'ANY 1997



XXI PREMIS D'HONOR JAUME I



Són dos premis que s'atorguen l'un a persones i l'altre a entitats que per llur acció —de caràcter científic, cultural en general, social, artístic, cívic, etc—, reconeguda arreu dels Països Catalans, mereixin l'agraïment del nostre poble.

PREMI A PERSONES

FRANCESC CANDEL I TORTAJADA
de Casas Altas (Racó d'Ademús,
País Valencià)

Per haver estat un pioner en la defensa de la catalanitat de tots els qui viuen i treballen a Catalunya, com ho plantejava ja l'any 1964 en el seu llibre "Els altres catalans", obra clau per entendre la problemàtica de la immigració des d'una voluntat integradora. I perquè s'hi ha mantingut sempre fidel en una acció civil que el dugué a participar en la política com a senador i a estar present en la vida cultural i cívica del cinturó industrial de Barcelona fins a convertir-se en un referent obligat de la cohesió social i nacional tan necessària al nostre país.

PREMI A ENTITATS

**ESCOLA VALENCIANA, FEDERACIÓ
D'ASSOCIACIONS PER LA LLENGUA,**
de València

Ex vertebrador de les setze associacions que s'hi integren a fi de potenciar la seva lluita, tenaç i exemplar, per assolir que la llengua pròpia dels Països Catalans tingui una presència i un ús normalitzat en tots els àmbits i, en particular, a l'ensenyament. Escola Valenciana impulsa i coordina moviments educatius i de masses que apleguen tots els estaments implicats, pares, mestres i alumnes, mitjançant trobades d'escoles valencianes, festes per la llengua, congressos i moltes altres iniciatives, a les quals els seus dirigents aporten una gran dosi d'imaginació, d'innovació, d'entusiasme i de fidelitat a la identitat nacional pròpia.



XV PREMIS JAUME I D'ACTUACIÓ CÍVICA



Són sis premis destinats a fer conèixer i distingir la tasca (generalment poc coneguda, sovint anònima, però exemplar) de persones vivents que sempre han actuat i actuen, sense equívocs, al servei de la identitat pròpia dels Països Catalans, en els diversos àmbits de la vida i de la relació humana, com ara l'ensenyament, els mitjans de comunicació, les ciències, l'art, la cultura popular, la música, el teatre, l'economia, el dret, l'acció social i cívica, etc.

El Jurat ha ponderat les propostes rebudes de diferents entitats i persones d'arreu dels Països Catalans i, d'acord amb els criteris assenyalats en cada cas, atorga els sis premis del 1997 a les persones següents:

**PAQUITA BOSCH I CAPÓ
I JOSEP M. MAGRINYÀ I BRULL**
de Palma de Mallorca (Illes Balears)

Perquè, com a matrimoni compromès en la promoció i el recobrament dels signes d'identitat del país, s'han dedicat sempre junts i de forma desinteressada i constant a tota mena d'iniciatives socials i culturals, primer dins l'escoltisme i guiatge; més endavant, organitzant el grup Blanquerna, seminari de formació i estudis nacionalistes i, finalment, incorporats al secretariat de l'Obra Cultural Balear.



ANNA MARIA AGUILÓ I SABADELL
de Sabadell (Vallès Occidental)

Per la seva dedicació des de molt jove a l'ensenyament i la difusió de l'ús de la nostra llengua, activitat que l'ha portada a organitzar classes de català arreu de la ciutat i a participar en tota mena d'iniciatives culturals i cíviques com a presidenta de la delegació d'Òmnium Cultural en aquesta capital del Vallès.

ALÀ BAYLAC I FERRER
de Perpinyà (Rosselló)

Perquè en ell s'encarna tota una nova generació de militants catalans compromesos en un moment clau per a la recuperació identitària de la Catalunya Nord, que es manifesta en la seva tasca com a professor de català; col·laborant en "El Punt" o en els llibres "Qui sem els catalans del Nord" i "Els Països Catalans de la generació llibertat"; i en la seva participació en l'Associació Catalana d'Estudiants, sindicat que va presidir, en l'Associació per l'Ensenyament del Català (APLEC), en la Federació per a la Defensa de la Llengua i de la Cultura Catalanes, en el Correllengua o encapçalant les campanyes en favor de la signatura de la Carta Europea de Protecció de les Llengües Regionals i d'oposició a les traves administratives i polítiques centralistes.

NÚRIA FOLCH I PI
de Barcelona

Per la seva tasca tenaç, abnegada, eficient i anònima en favor de la literatura catalana i de la incorporació a la nostra llengua de grans obres de la literatura universal, tot continuant l'obra iniciada juntament amb el seu espòs Joan Sales amb la col·lecció "Club dels Novel·listes".

CLIMENT FORNER I ESCOBET
de Manresa (Bages)

Perquè com a sacerdot, actualment rector de Viver i Serrateix, i poeta s'ha distingit per una catalanitat irreductible que ha manifestat a través de nombrosos llibres i dels seus escrits en el Full Diocesà de Solsona, que dirigeix des de fa vint-i-cinc anys, i de totes les seves intervencions públiques, en les quals, amb profund sentit pastoral i una eloqüència remarcable, dóna mostres de sòlida erudició i de gran fidelitat a l'Evangeli i al país.

MANUEL GARCIA I MESSEGUER
de Sueca (Ribera Baixa, País Valencià)

Per la seva aportació tècnica, sempre compromesa i sovint arriscada, a la captació de les emissions de TV-3 a les Illes del País Valencià, sense la qual no hauria estat possible ni posar-les en marxa ni mantenir-les quan s'hi han posat traves, com per exemple superant el precintat dels repetidors. Gràcies a la seva agilitat i saber fer, s'han pogut cloure amb èxit les iniciatives polítiques endegades els darrers tretze anys per defensar la presència de la televisió catalana al País Valencià.

JURAT

El Jurat ha estat integrat enguany per Joaquim Arenas i Sampera, Antoni Dalmau i Ribalta, Monsenyor Antoni Deig i Clotet, Joaquim Ferrer i Roca, Joan Gomis i Sanahuja, Ramon Pla i Arxé, Montserrat Trueta i Llacuna, Maria Àngels Vallvé i Ribera i Josep M. Puig i Sallés, que el presideix com a membre de més edat.

XIX PREMIS BALDIRI REIXAC



El Jurat, integrat per Carme Alcoverro i Pedrola, Rosa Boixaderas i Sàez, Roser Gallceran i Folch, Josep González-Agàpito, Joan Mallart i Navarra, Margarida Muset i Adel, Juli Palou i Sangrà, Mariona Ventura i Torrell i Maria Rosa Vilaseca i Reguant atorgà aquests premis, destinats a reconèixer i estimular l'escola catalana, en tres modalitats: a Escoles; a Mestres i Professors, i a Alumnes.

PREMIS A ESCOLES

12 premis de 500.000 ptes. cadascun

COL·LEGI MARIA AUXILIADORA d'Algemesí (Ribera Alta, País Valencià)

Una escola parroquial que comprèn des del jardí d'infants fins a l'educació secundària i que des de fa molts anys ha realitzat una fecunda tasca de normalització lingüística dins la localitat, tot participant activament en el moviment de renovació pedagògica del País Valencià.

CEIP DOCTOR CARULLA d'Arbúcies (La Selva)

Pel procés decidit de catalanització que es va endegar ja fa molts anys, amb un equip de mestres il·lusionat que aconsegueix amb èxit la integració d'alumnes de procedències socials i ètniques diverses. Una escola de qualitat que participa activament en la vida cultural i festiva del poble.

CEIP MONSENYOR GIBERT de Sant Fruitós de Bages (Bages)

Per demostrar cada dia com l'ús habitual i intel·ligent de les noves tecnologies no suposa, ans al contrari, cap disminució en els aspectes d'educació en el sentit més ampli: físic, intel·lectual, cívic, estètic... Per haver fet de l'escola pública un bon lloc on regna l'esperit d'harmonia i de col·laboració entre mestres, alumnes, pares i autoritats locals, que es palesa en la participació en les festes i altres iniciatives populars. Difonent des de l'escola les seves activitats educatives a la revista del poble.



CEIP BARNOLA d'Avinyó (Bages)

Perquè és un centre que manifesta amb tota naturalitat que la catalanització vol dir fer de la llengua pròpia del país la llengua d'aprenentatge i la llengua de comunicació en tots els àmbits; i també vol dir seleccionar uns continguts i estimular unes actituds per tal d'entendre la realitat local, comarcal i nacional.

CEIP PAU VILA d'Esparreguera (Baix Llobregat)

Pel compromís dels educadors en la innovació educativa, amb participació en programes educatius, alguns de dimensió europea, en un context que integra alumnes de procedència socioeconòmica i cultural diversa. Una escola on l'aprenentatge creatiu, de gran qualitat i arrelat al país es duu a terme en un ambient de cordialitat entre mestres i alumnes.

IES TERRA ALTA de Gandesa (Terra Alta)

Per l'interès a fer del centre un lloc on tot l'alumnat de la comarca s'hi senti ben acollit. I per l'esforç a promoure activitats, com ara l'elaboració de la revista, que ajudin a promoure la llengua pròpia com a vehicle d'expressió i de comunicació amb els altres.



CEIP SANT JORDI de Lleida (Segrià)

En reconeixement a una escola pionera en la implantació de la catalanitat en una època plena de dificultats; que ha aconseguit adaptar-se als canvis viscuts durant mig segle d'història, i que en el moment actual vol seguir desvetllant en els alumnes aquells trets que la feren emblemàtica en temps del seu fundador Enric Farreny.

CEIP LES MORERES de Les Pobles (Alt Camp)

Per fer realitat un projecte d'escola rural, modern, innovador, actiu, que facilita als alumnes l'accés a la cultura universal i a la interrelació amb altres realitats

pescolars europees, sense deixar de valorar la seva idiosincràsia pròpia. Aquesta manera de fer escola deixa empremtes dels elements més genuïns de la tradició pedagògica catalana d'aquest segle.

CEIP EL DOFÍ de Premià de Mar (Maresme)

Ja que des de fa vint-i-cinc anys mostra una voluntat clara i decidida de treballar per la catalanització de l'escola i la innovació pedagògica. Aquest esforç s'ha mantingut gràcies a la bona entesa entre l'equip de mestres i les famílies. Gràcies, també, a la identificació amb tots aquells col·lectius del nostre país que han mantingut viu l'esperit d'una escola oberta, activa i democràtica.

CEIP GAYARRE de Barcelona (Barcelonès)

Per la seva constant actuació i esforç en la recerca de petites innovacions que, assumides per tot el claustre, milloren una escola pública, catalana de llengua i de continguts, ben integrada a les necessitats del seu entorn i amb projecció al barri. Perquè també, amb mitjans modestos aconsegueixen assolir un nivell de qualitat a la seva tasca educativa i de normalització lingüística.

COL·LEGI MARE DE DÉU DEL CARME de Terrassa (Vallès Occidental)

Perquè, essent una escola gran —de parvulari a batxillerat— s'hi respira en totes les aules i racons un interès per la llengua i la cultura del país. Per l'esforç realitzat fins aconseguir per a una zona urbana que està creixent i s'està desenvolupant, una escola valuosa, dotada de bones instal·lacions. Però, sobretot, vinculada al seu entorn i dotada d'un equip pedagògic il·lusionat pel treball ben fet.

COL·LEGI SANT MIQUEL DELS SANTS de Vic (Osona)

En reconeixement d'una llarga tradició d'ensenyament en català que arrenca dels anys vint, consolidada plenament a mitjans dels setanta. I per ser un centre de prestigi reconegut, profundament arrelat a Vic i a les comarques veïnes d'on en procedeix l'alumnat d'educació infantil, primària i secundària. Un col·legi en el qual l'aprenentatge es desenvolupa en un ambient tranquil i agradable amb el suport total dels pares al projecte educatiu.



PREMI A MESTRES I PROFESSORS

Premi de 400.000 pts i Ajut a l'edició de 400.000 pts.

El Premi a Mestres i Professors és destinat a un treball inèdit de temàtica pedagògica que contribueixi a l'ensenyament en català a qualsevol àmbit educatiu. i ha estat atorgat al treball **Materials didàctics per a l'ensenyament de l'Astronomia en l'Educació Secundària Obligatoria** de Bernat Martínez, Vicent Gimeno, M. Àngels Falcó, Manuel Delgado i Pepe Pérez, de La Vila Joiosa (Marina Baixa, País Valencià)

Un treball avalat per molts anys de recerca en la seva aplicació pràctica, amb l'esperit de la Reforma Educativa, que intenta apropar l'estudiant a un aspecte sovint oblidat del seu entorn, com és el del cel i els astres. Realitzat d'una manera pedagògicament amena i científicament rigorosa basada en l'experimentació i la falsació més que

no en mètodes memorístics i raonaments algebri-
brics.

El Jurat ha establert una **menció especial** sense dotació econòmica, per al treball

La Història de les Ciències en l'ensenyament de la Física i la Química, de Manuel Josep Traver i Ribes, d'Algemesí (Ribera Alta, País Valencià)

Treball de Didàctica de la Història de la Física i de la Química que contextualitza la ciència tot presentant l'aportació de cada científic dins del marc cronològic que l'enquadra des de vessants socials o filosòfiques, a diferència de la metodologia tradicionalment emprada per ensenyar les ciències a l'aula consistent en una simple exposició de lleis.

PREMIS ALS ALUMNES

60 lots de llibres per valor de 100.000 ptes. cadascun

EDUCACIÓ INFANTIL I CICLE INICIAL

Regal de tardor

Alumnes de 2n de Cicle Inicial del CEIP Escola Enxaneta, de Valls

Josep Carner a Parvulari

Alumnes de Parvulari del CEIP Castell d'Òdena, d'Òdena

Diccionari particular

Alumnes de 2n de Cicle Inicial de l'Escola Santa Maria, d'Artés

Dos contes per aprendre llengua

Alumnes de 2n de cicle inicial de l'Escola l'Horitzó de Barcelona, en col·laboració amb Escola Bergantí del Masnou, CP Migjorn de Mallorca, Escola la Masia del País Valencià, Col·legi Los Llanos de Castelldefels, Escola Mowgli d'Igualada, i Escola Arrels de Perpinyà

Un curs de cinema

Alumnes de 1r i 2n de Cicle Inicial de l'Escola L'Espill, de Manresa

Roda de contes

Alumnes de 2n d'Educació Infantil del CEIP MOWGLI, de Reus

Bestiari

Alumnes de Cicle Inicial de l'Escola Cooperativa El Puig, d'Esparreguera

En Drigo-Drigo vol venir a casa!

Alumnes de P-3, P-4 i P-5 d'Educació Infantil del CEIP Can Puig, de Banyoles

CICLE MITJÀ

Coneixes Esparreguera?

Alumnes de 1r de Cicle Mitjà del CEIP Mare de Déu de la Muntanya, d'Esparreguera

Perot. Un diari i una història de bandolers

Alumnes de 4t de Cicle Mitjà del CEIP Dr. Ferrer, d'Artés



Mosaica; l'illa ideal per viure

Alumnes de Cicle Superior de l'Escola l'Hortizó, de Barcelona

Paper, paper... i més paper

Alumnes de 1r i 2n de Cicle Superior del CEIP Lillet a Güell, de La Pobla de Lillet

L'art català al llarg de la història

Alumnes de 5è i 6è d'EGB del CEIP Mare de Déu de Montserrat, de Súria

El delta del riu Besòs

Alumnes de 6è d'EGB del CEIP Gitanjali, de Badalona

Drets humans: Contes per a la tolerància

Alumnes de 5è i 6è d'EGB del CEIP Sant Josep de Calassanç, de Súria

El Dinosaur de Carlet

Alumnes de 6è i 7è d'EGB del Col·legi Públic Sant Bernat, de Carlet

Els mol·luscs

Alumnes de 5è d'EGB del CEIP Escola Montsant, de Reus



CICLE SUPERIOR (1r i 2n ESO - 7è i 8è EGB)

Fet a mà

Alumnes de 8è d'EGB de l'Escola Santa Maria, d'Artés

El Modernisme (6 treballs)

Alumnes de 8è d'EGB del CEIP Escola Montsant, de Reus

El Modernisme a Barcelona

Alumnes de 8è d'EGB del CEIP Gitanjali, de Badalona

La depuració de l'aigua

Alumnes de 8è d'EGB del Col·legi Nostra Senyora del Carme, de Balaguer

La vegetació del nostre entorn

Alumnes de 8è d'EGB del Col·legi El Carme-Vedruna, de Manlleu

Planar sobre Osona

Alumnes de 1r d'ESO del Col·legi La Salle, de Manlleu

Àlbums poètics

Alumnes de 1r ESO de l'IES El Morell, d'El Morell



Quatre quarts de ràdio

Alumnes de 8è d'EGB del Col·legi Cassà, d'Arenys de Mar

Cartes al món

Alumnes de 7è i 8è d'EGB del CEIP Sant Josep de Calassanç, de Súria

CICLES DIVERSOS

Correspondència poètica, d'alumnes de 7è i 8è d'EGB, i **Miquel Martí i Pol**, d'alumnes de 3r a 6è d'EGB de l'Escola Cooperativa El Puig, d'Esparreguera

El llibre

Alumnes de tots els cicles del Col·legi Públic de Borredà

Colònies a Barcelona-96

Alumnes de tots els nivells de la ZER Tramuntana, de Saus-Camallera

Projecte Pau Casals

Alumnes de tots els nivells del CEIP Circell, de Moja-Olèrdola

Concurs de poesia de Colera

Alumnes de tots els nivells del CEIP Puig d'Esquers, de Colera

L'Univers

Alumnes de tots els cicles del CEIP Castell d'Òdena, d'Òdena

Jugant, aprenem a ser

Alumnes de tots els cicles del CEIP Salvador Espriu, de Sant Feliu de Llobregat

Els rius de la Segarra

Alumnes de tots els cicles de la ZER La Segarra, de Sant Antolí

Els artesans a la ciutat medieval

Alumnes de tots els nivells del CEIP Les Moreres, de Les Pobles-Aiguamúrcia

Temps escolar

Alumnes de diversos nivells dels CEIP Maria Borés, de La Pobla de Claramunt

Véns...? a passejar pel temps, l'espai i la història

Alumnes de diversos nivells del CEIP Les Comes, de Rodonyà





Observem el paisatge. Treball a l'aire lliure
Alumnes de tots els nivells del CEIP El Serrat, de Siurana d'Empordà

EDUCACIÓ ESPECIAL

Viva i tradicions

Glòria Vilaseca i Closa i Cristina Labrador i Quiles, Alumnes de l'Escola d'Educació Especial CEIP Mare de Déu de Montserrat, de Súria

Gegants i geganters

Alumnes de secundària de l'Escola d'Educació Especial CPEE Les Aigües, de Mataró

Procés d'estampació. La tardor

Alumnes de FPA cicle primer de l'Escola-Taller Xalest, de Sabadell

ESO, BUP, COU I FP

A la recerca del ritme; El llibre, company fidel; Representació de l'Assumpció i El manga, l'altra cara del còmic

Alumnes de 3r de BUP de l'IES Gaudí, de Reus

Autobiografia dels poetes catalans, d'alumnes de 1r de BUP, i **Un camí fràgil, d'Antònia Galceran i Monné**, d'alumnes de 2n de BUP de l'IES El Cairat, d'Esparreguera

Laia — La Vila de Sarrià

Mària Leach Cosp, alumna de COU del Col·legi Sant Ignasi, de Barcelona

Per a què serveixen les pedres? i Atlas lingüístic de la ciutat de Barcelona

Alumnes de BUP de l'Escola l'Horitzó, de Barcelona

400 aniversari de René Descartes (1596-1996)

Alumnes de 1r i 2n de BUP de l'IES Carles Riba, de Barcelona

Una visita al Museu d'Història de Catalunya

Alumnes de 3r de BUP i 5è de FP de l'IES Josep Brugulat, de Banyoles

Mataró: societat i política, d'Helena Vilert i Bosch; **Multiculturalitat i integració escolar**, de Laia Calsapeu i Rector; **Televisió i cultura de masses**, de Clara Roca de Torres; **Anorexia, la plaga del segle XX**, de Mireia Carcolé i Ortega, alumnes de 2n de BUP de l'IES Alexandre Satorras, de Mataró



Diaris de guerra i La veu del 36

Alumnes de 2n de BUP de l'IES Cassà de la Selva, de Cassà de la Selva

Elaboració d'una revista de centre

Alumnes de 3r i 4t d'ESO de l'Institut d'Educació Secundària, de Pineda de Mar

El nostre canvi d'imatge

Alumnes de 4t d'ESO del Col·legi La Salle, de Manlleu

Manlleu, a mà esquerra del Ter

Alumnes de 3r de BUP de l'IES Antoni Pous Argila, de Manlleu

És ell: l'Oriol, de Mònica Larios Sánchez, Albert

Alcaine Peralta i Vanessa Teixidó Sanjuan, alumnes de 3r de BUP de l'IES Manuel de Montsuar, de Lleida

Catalunya, tot un món per descobrir i altres treballs

Alumnes de 3r de Segon grau de FP de l'IES Politécnic Vidal i Barraquer, de Tarragona

La sida: L'amor també és això

Alumnes de 4t de FP de l'IES Daniel Blanxart, d'Olesa de Montserrat

Catalunya solidària amb Bòsnia-Herzegovina; El llati, una disciplina a desaparèixer?; Foc al bosc; Programa informàtic aplicat a la Bibliografia de Terrassa, i Llibreria Grau: una referència important a la cultura de Terrassa

Alumnes de 3r de BUP del Centre d'Estudis Gresol, de Terrassa

Realització de la Revista Sant Jordi 1997

Alumnes de 3r de BUP de l'IES Manolo Hugué, de Caldes de Montbui

Literatura i realitat: El paisatge i la gent de les terres alacantines a través dels testimonis literaris

Alumnes de 3r de BUP de l'IES Jorge Juan, d'Alacant

Algemesí, geografia urbana

Alumnes de 3r de BUP de l'IES Sant Vicent Ferrer, d'Algemesí

Fèlix Cucurull: allò que no diuen els llibres, de Raquel

Vidal Campoy i Míriam Fabregà Salart, alumnes de 2n de Batxillerat de l'IES Tres Turons, d'Arenys





COMITÈ ORGANITZADOR

Integren el Comitè Organitzador dels Premis Baldiri Reixac: Joan Triadú, President; Montserrat Carulla, Josep González-Agàpito i Rosa Boixaderas, per la Fundació Jaume I; Carme Alcoverro, per la Delegació d'Ensenyament Català (DEC) d'Òmnium Cultural, i Joaquim Arenas i Sampera.

ACTES DE LLIURAMENT

Els premis a Escoles i a Mestres i Professors varen ser lliurats el 5 de juny al Palau de la Generalitat. En el decurs de l'acte el doctor Josep M. Solé i Sabaté, director del Museu d'Història de Catalunya hi va parlar sobre el tema "La Història a l'escola." Quant als premis a Alumnes, foren lliurats el diumenge següent al Casal de l'Espluga de Francolí. L'acte fou presidit pel M.H.Senyor Jordi Pujol i Soley, president de la Generalitat de Catalunya, el qual va encoratjar els nois i noies premiats a continuar treballant amb idèntic amor i sentit patriòtic perquè Catalunya necessita l'esforç de tots, sobretot perquè l'ús social i al carrer de la nostra llengua no decaigui. I emplaça pares i mestres a continuar donant l'exemple i el suport que els infants necessiten.





FUNDACIÓ
JAUME I

XX Premis

BALDIRI REIXAC

Convocatòria per al curs 1997-98 ♦ Dotació total 13.000.000 ptes.

Aquests premis, destinats a l'estímul i al reconeixement de l'escola catalana, són dotats per la Fundació Jaume I amb les aportacions dels receptors del llibre-nadala que la Fundació trameta cada any a les persones interessades per la nostra cultura.

L'àmbit d'actuació és el dels Països Catalans. L'organització dels premis compta amb l'assessorament de la Delegació d'Ensenyament Català d'Omnium Cultural. Els Premis Baldiri Reixac són convocats en tres modalitats:

PREMIS A LES ESCOLES

12 premis de 500.000 ptes. cadascun.

Serà premiada la qualitat global de l'actuació escolar en l'aspecte concret de la catalanitat. És indispensable que el lloc que ocupen la llengua i la cultura catalanes en el conjunt de les activitats de l'escola s'adigui al Projecte Lingüístic del Centre.

Per a participar-hi cal omplir i trametre el qüestionari que facilita la Fundació Jaume I, així com la documentació que s'hi demana.

Les escoles ja presentades als Premis en anys anteriors i no premiades que desitgin optar a aquesta convocatòria, només caldrà que presentin el qüestionari actualitzat, sense necessitat d'aportar documentació nova.

No poden optar als Premis les escoles ja guardonades en convocatòries anteriors.

PREMI ALS MESTRES I ALS PROFESSORS

Dotat amb 800.000 pessetes que es distribueixen de la manera següent: 400.000 ptes. al treball guardonat, i una subvenció de 400.000 ptes. per a contribuir a la seva edició.

Serà atorgat a un treball inèdit de temàtica pedagògica que contribueixi a l'ensenyament en català a qualsevol àmbit educatiu.

Cal acompanyar els treballs -presentats anònimament i en dues còpies- amb la fitxa d'inscripció complimentada, dins un sobre tancat. A l'exterior no hi ha de constar el nom de l'autor sinó només el títol del treball.

A l'edició del treball premiat s'hi farà constar el premi amb el qual ha estat guardonat. El Jurat podrà dividir el premi o deixar-lo sense adjudicar.

PREMIS ALS ALUMNES

62 premis de 100.000 ptes. cadascun, en llibres catalans a escollir pels interessats. Seran atorgats a treballs escolars fets, preferentment, en equip per alumnes de qualsevol nivell educatiu no universitari.

Els treballs hauran de ser en català i podran tractar de qualsevol de les àrees de coneixements dels diversos cicles escolars, així com ésser resultat d'activitats de l'escola: excursions i visites, periòdics escolars i diaris de classe, col·leccions, àudiovisuals, etc. (dels murals, les maquetes i manualitats més grans de 60 x 60 cm., només se n'admetran fotografies).

El Jurat considerarà d'una manera especial els treballs que suposin un aprofundiment en la realitat nacional catalana i en la nostra tradició cultural.

Els treballs s'acompanyaran d'una memòria breu, no més llarga de dos fulls, on s'especificaran les motivacions, les circumstàncies, la manera com s'ha fet el treball, etc. Quan es tracti d'alumnes d'educació infantil, del cicle inicial d'Educació Primària o d'Educació Especial, la memòria podrà ser redactada pel mestre.

Per optar al premi, cal acompanyar cada treball amb la fitxa d'inscripció, segons el model que en facilita la Fundació Jaume I.

No seran admesos els treballs que no vagin acompanyats de l'esmentada fitxa d'inscripció complimentada.

ASPECTES GENERALS

Els treballs i la documentació s'han d'adreçar a la FUNDACIÓ JAUME I

Aribau, 185, 3r. Tel i FAX: 200.53.47 - 08021. BARCELONA

El termini de presentació s'acabarà el dia 16 de febrer de 1998.


Els treballs tramats per correu que arribin després d'aquesta data, només seran admesos si al mata-segells consta que la tramesa és anterior al 9 de febrer.

Els treballs no premiats podran ésser recollits des del 20 de juny fins al 17 d'octubre, prèvia presentació de la fitxa d'inscripció.

La Fundació Jaume I podrà disposar dels treballs premiats durant un any per tal d'exposar-los i promoure'n la difusió.

Premis BALDIRI REIXAC

Amb el patrocini honorífic de la

 Generalitat de Catalunya
Departament d'Ensenyament



XV PREMI MANUEL SANCHIS GUARNER

A LA UNITAT
DE LA LLENGUA CATALANA

Aquest Premi, dotat amb 500.000 pessetes, és atorgat anualment a un llibre escrit en català i publicat durant els darrers dos anys, que signifiqui una contribució notable al coneixement de la llengua catalana en l'aspecte de la seva unitat o de qualsevol altre vessant paral·lel o relacionat amb el fi esmentat.

El lliurament es fa a la Sala Palladium del Casino de Mallorca de Calvià, en el marc de la "Nit de la Cultura" que organitza cada desembre l'Obra Cultural Balear. Hi són lliurats els Premis Literaris 31 de desembre i altres premis mallorquins. Reproduïm el veredict que va tenir en compte les obres aparegudes des del dia 1 d'octubre de 1994 fins al dia 30 de setembre de 1996 i que fou proclamat el 20 de desembre de 1996.

El Jurat, constituït pel senyor Ramon Aramon, president honorari; Joan Triadú, president; Ramon Pla i Arxé; Lídia Pons; Amadeu J. Soberanas i Jaume Vallcorba, secretari, atorgà el XV Premi Sanchis Guarnier-Unitat de la llengua catalana, a l'obra titulada **Diàlegs sobre la meravellosa història dels nostres mots** de la qual és autor el doctor Joan Bastardas i Parera.

MUSEU DE LA VIDA RURAL

El Museu de la Vida Rural de l'Espluga de Francolí presenta un contingut variat que cal situar essencialment en el camp de l'Etnografia: recull, exhibeix i explica eines, estris, i costums que il·lustren unes formes de vida que es troben en l'arrel de la nostra realitat social present. A més de l'edifici principal, dedicat a l'exposició permanent d'unes mil quatre-cents peces i als serveis, compta amb un magatzem de reserva al qual s'ha dedicat enguany un gran esforç econòmic i d'organització.

El museu segueix una política activa d'exposicions temporals i col·labora en les d'altres entitats, programa conferències i exhibicions d'artisans, participa en el muntatge museístic de la Cova de la Font Major, etc.

EL CASAMENT A MUNTANYA, NOVA APORTACIÓ DE JOSEP TRAITÉ

La Sala Josep Traité d'Etnografia Rural ha enriquit el seu fons amb una aportació notable i generosa de l'escultor: el **casament a muntanya**, un grup escultòric que, com tots els seus, es distingeix per l'extraordinària vivesa i mobilitat de les figures de terra cuita que l'integren. Tota la col·lecció és un cant a la vida i a les tradicions de Catalunya que honora el museu i constitueix el recull més complet de l'obra de Josep Traité i Majoral, digne successor de Ramon Amadeu i dels grans artistes olotins que han fet famosa la capital de la Garrotxa.

III PREMI VIDA RURAL D'ETNOGRAFIA ESPLUGUINA I COMARCAL

Per tal d'estimular la recerca etnogràfica, el museu ha creat un premi d'història oral destinat als alumnes d'ensenyament secundari i els joves en general, i que s'inclou en el cartell de premis del Certamen Literari del Casal de l'Espluga.



Els treballs, que poden ser individuals o de grup, consisteixen preferentment en gravacions de vídeo o magnetofòniques d'entrevistes o, també, escrits a partir del resultat d'enquestes orals a diverses persones, o de recerques pròpies, etc. sobre costums i tradicions populars a partir, principalment, dels testimonis de persones grans: ritus i costums familiars i socials —com les celebracions de casaments i bateigs, les primeres comunions, els enterraments i funerals, etc—; els jocs i els estudis de la mainada; festeig i lleure del jovent; solemnitats religioses; costums del vestir i formes de viatjar, etc.

El premi de l'any 1997 ha estat atorgat al treball **L'espai de la festa entorn dels bastoners**, dels alumnes de Primer de BUP de l'Institut d'Ensenyament Secundari Joan Amigó. També s'ha concedit un accèssit al treball **Vivències d'una guerra**, de Jordi Torra i Bergadà.

JORNADES SOBRE CONSERVACIÓ DEL PATRIMONI I TURISME CULTURAL

L'Institut de Desenvolupament Comunitari de Galícia, ha convidat el museu a oferir una ponència sobre l'ús del patrimoni museístic per a la dinamització dels nuclis rurals, en el Simposi celebrat a finals de novembre, a Santiago de Compostela.



EDITORIAL BARCINO

CREU DE SANT JORDI A LA COL·LECCIÓ ELS NOSTRES CLÀSSICS

L'any 1997 s'han acomplert cent anys del naixement del fundador de l'editorial, el prestigiós filòleg Josep Maria de Casacuberta i Roger. Aquesta commemoració ha coincidit amb l'atorgament de la Creu de Sant Jordi de la Generalitat de Catalunya a la col·lecció Els Nostres Clàssics que ell va iniciar l'any 1924 amb "Lo somni", de Bernat Metge. L'acte de lliurament dels guardons tingué lloc al Saló de Sant Jordi el dia 21 d'octubre i fou presidit pel Molt Honorable Senyor Jordi Pujol i Soley, cap del Govern Català. Recollí la distinció l'actual Director Literari de la col·lecció doctor Amadeu J. Soberanas i Llió.

DARRERES NOVETATS A LA COL·LECCIÓ

Després de la publicació de les **Tragèdies** de Sèneca i dels **Entremesos mallorquins**, s'han incorporat al catàleg de Els Nostres Clàssics l'**Obra poètica** de Romeu Lull, a cura de Jaume Turró i les **Cròniques d'Espanya**, de Pere Carbonell, en dos volums, a cura d'Agustí Alcoverro. La presentació d'aquesta obra, a càrrec del professor nord-americà i catalanòfil James Amelang, va tenir lloc el dia 12 de novembre al Museu d'Història de Catalunya i constituí alhora un homenatge envers Josep Maria de Casacuberta, fundador de l'editorial i un referment en la continuïtat de la seva obra.

ALTRES NOVETATS

Dins la Col·lecció Verdagueriana, **Estudis verdaguerians de Jaume Collell**, a cura de Joan Requesens i Piqué. Amb aquesta edició, l'Editorial Barcino i la Fundació Jaume I s'afegiren a la commemoració del 150è aniversari del naixement del poeta i sacerdot Jacint Verdguer (1845) i del canonge Jaume Collell (1846)

A destacar la quarta edició del **Handbuch des Katalanischen**, d'Artur Quintana i l'anunci de l'aparició immediata de l'**Índex de la Renaixença**, a cura de Carola Duran; d'una nova i definitiva edició crítica del **Tirant lo Blanc**, a cura de Joan Perera i Parramon. Per abans de Sant Jordi està prevista l'aparició d'una nova edició de **Els trobadors**, d'Alfons Serra i Baldó.

L'editorial Barcino commemora el centenari del naixement del seu fundador, Josep M. de Casacuberta, amb la publicació en un sol volum de l'edició de Pere Bohigas de les **Poesies d'Ausiàs March**.

ELS NOSTRES CLÀSSICS, ARREU DEL MÓN

Ha estat completada la distribució de les cent col·leccions completes de Clàssics donades per la Fundació Jaume I a la Generalitat de Catalunya per ser lliurades a universitats d'arreu del món que compten amb lector de català al seu departament de filologia romànica.

LLIBRE SOBRE L'ORFEÓ CATALÀ

Per commemorar el noranté aniversari de la inauguració del Palau de la Música, obra de Domènech i Montaner, la Fundació Jaume I i la Fundació Orfeó Català-Palau de la Música Catalana han co-editat el llibre **Pedres vives**, de Pere Artís, que recull aspectes curiosos i inèdits de la vida de l'entitat i del seu estatge social.



ESTÍMUL A L'ÚS SOCIAL DE L'IDIOMA

PREMIS LLUÍS PASTRE
DE CATALUNYA NORD

Lluís Pastre (1927-1963), mestre d'escola, gramàtic i escriptor, és una de les figures més representatives del catalanisme rossellonès del començament de segle. Fou un dels fundadors i secretari de la Societat d'Estudes Catalanes (1906). Publicà una "Gramàtica catalana" en 1913, diversos llibres d'ensenyament i nombrosos articles d'estudi i pedagogia a la Revue Catalane.

Amb el nom d'aquell prestigiós pedagog, les associacions APLEC i ARRELS, amb el patrocini de la Fundació Jaume I, convoquen els Premis Lluís Pastre de Catalunya Nord destinats a estimular l'estudi i l'ús de la llengua catalana a les escoles i adreçats a classes de primària i de col·legi (nens i nenes de 6 a 15 anys).

Serán atorgats quatre premis de dos mil francs cadascun en material didàctic per a l'ensenyament i l'aprenentatge de la llengua catalana destinats a l'escola a la qual pertany el grup-classe premiat.

El premi serà assignat a un tema treballat a classe i il·lustrat pels alumnes d'un mateix grup-classe. Serán especialment valorats els treballs relacionats amb el 800è aniversari de la Carta Municipal de Perpinyà.

DECLARACIÓ UNIVERSAL DELS DRETS LINGÜÍSTICS

S'ha donat suport a la Declaració Universal de Drets Lingüístics i al Secretariat que en fa el seguiment prop de l'Assemblea de les Nacions Unides, la Unió Europea i el Consell d'Europa per al reconeixement ple d'aquests drets i per a la creació del Consell de les Llengües que reclama la Declaració.

RESIDÈNCIA JAUME I

Es continua donant suport al Departament de Benestar Social, la qual cosa permet que la residència pugui atendre preferentment les persones grans de la vila i de la comarca. La demanda social creixent d'uns serveis especialitzats fa que s'accentui el caràcter de residència assistida, la qual cosa obliga a adaptar l'organització per tal que pugui atendre millor les necessitats d'una població anciana que augmenta progressivament la seva importància demogràfica.

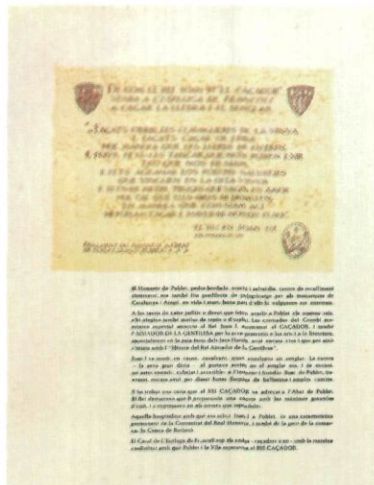
NADALA

La de l'any que ve estarà dedicada a **La pedagogia catalana: escoles, mestres i llibres** en commemoració del centenari de l'Associació Protectora de l'Ensenyança Catalana. També s'està treballant en la que ha de tancar el segle, la qual ha estat titulada provisionalment **L'any mil**.

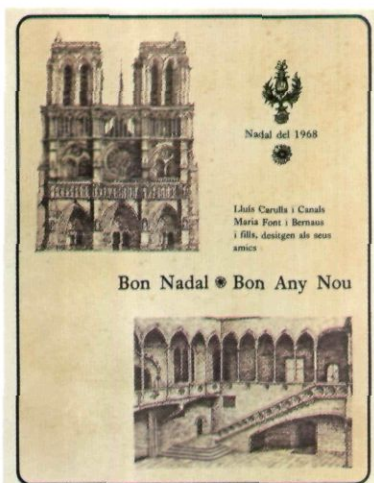


DEDICACIÓ D'AQUESTES NADALES

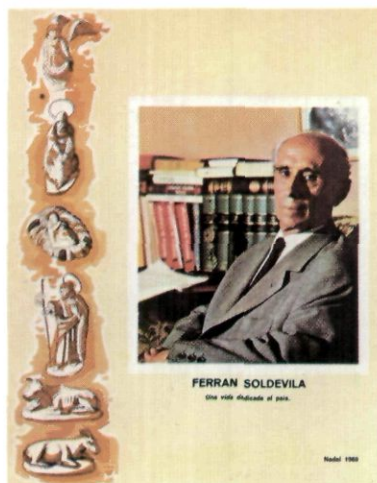
Catàleg de totes les Nades editades des de l'any 1967.
Les que porten un asterisc (*)
a continuació del títol són exhaurides.



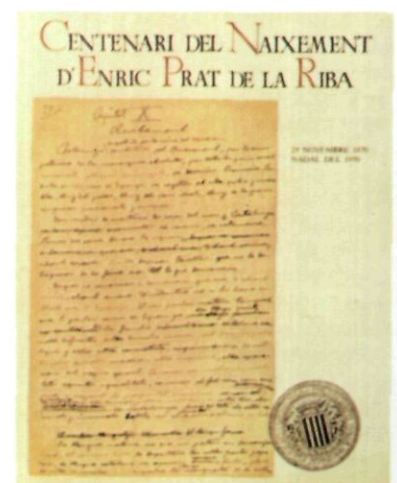
1967. JOAN I EL CAÇADOR (*)



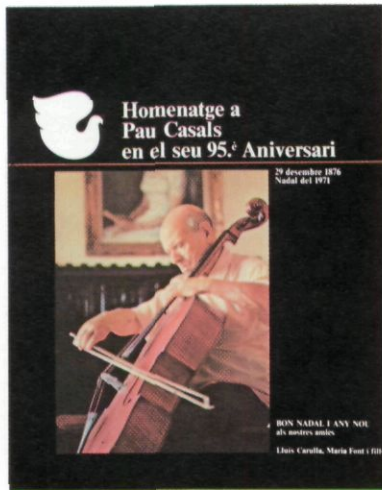
1968. PAU CLARIS (*)



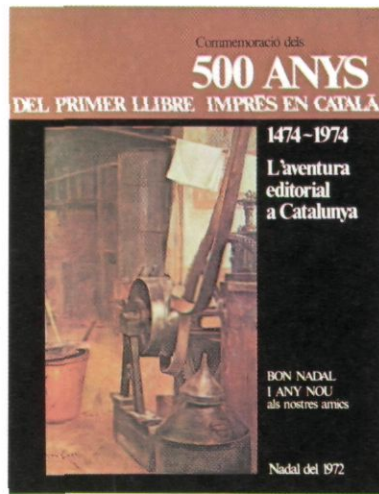
1969. FERRAN SOLDEVILA (*)



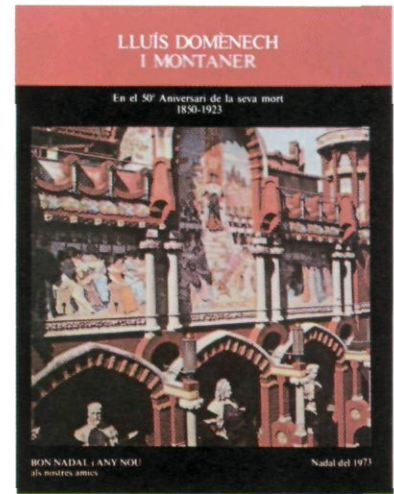
1970. ENRIC PRAT DE LA RIBA (*)



1971. PAU CASALS (*)



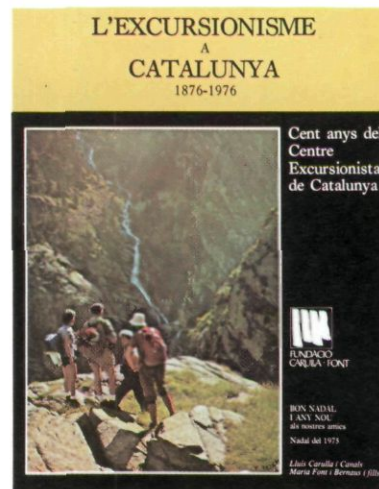
1972. 500 ANYS DEL PRIMER LLIBRE IMPRÈS EN CATALÀ (*)



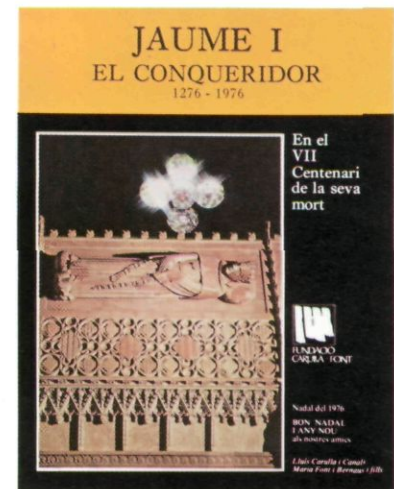
1973. LLUÍS DOMÈNECH I MONTANER (*)



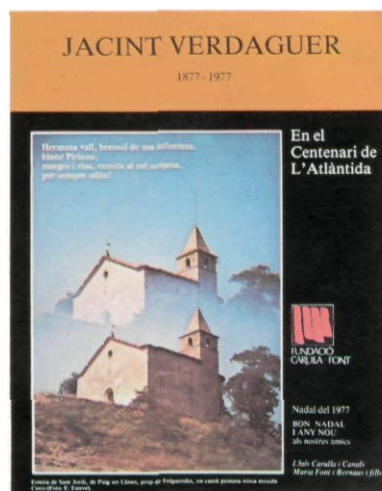
1974. ÀNGEL GUIMERÀ (*)



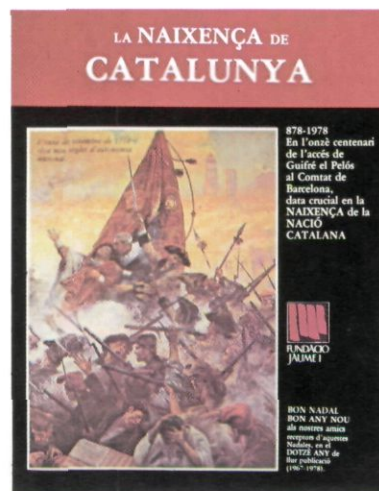
1975. L'EXCURSIONISME A CATALUNYA (*)



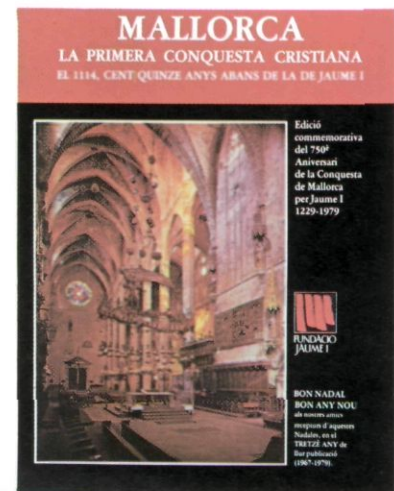
1976. JAUME I, EL CONQUERIDOR (*)



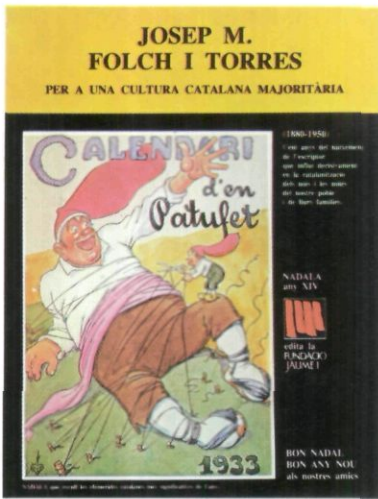
1977. JACINT VERDAGUER



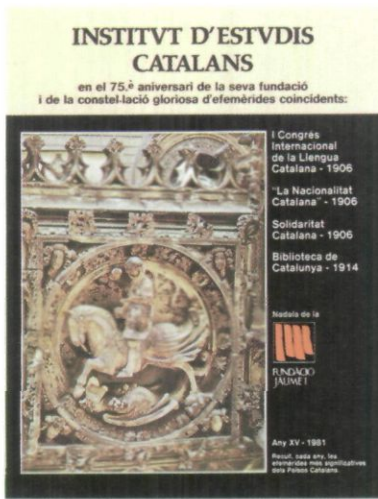
1978. LA NAIKENÇA DE CATALUNYA (*)



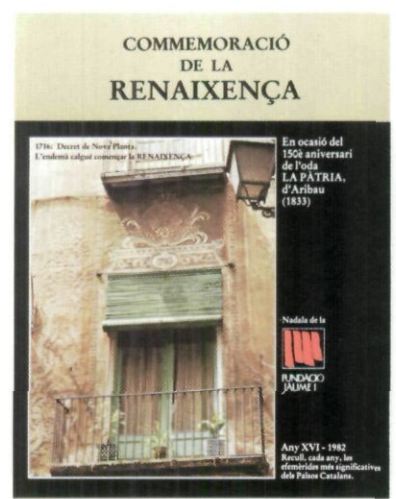
1979. MALLORCA, LA PRIMERA CONQUESTA CRISTIANA



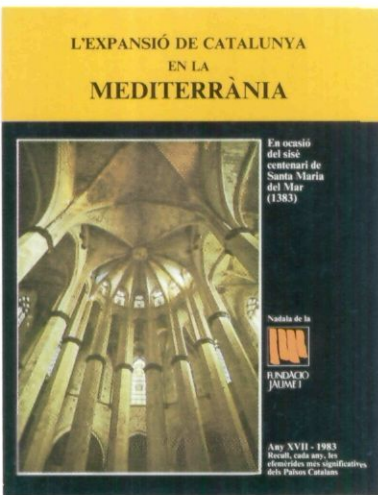
1980. J.M. FOLCH I TORRES (*)



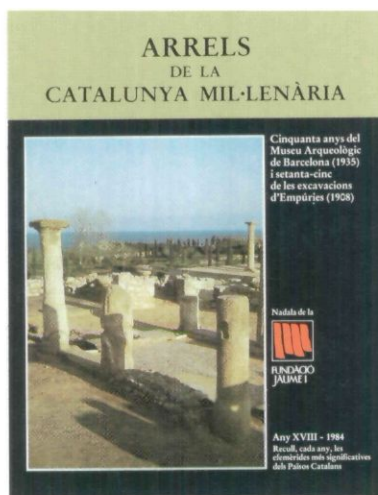
1981. INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS



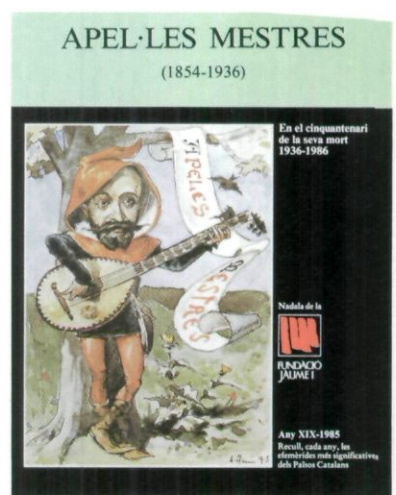
1982. COMMEMORACIÓ DE LA RENAISSANÇA (*)



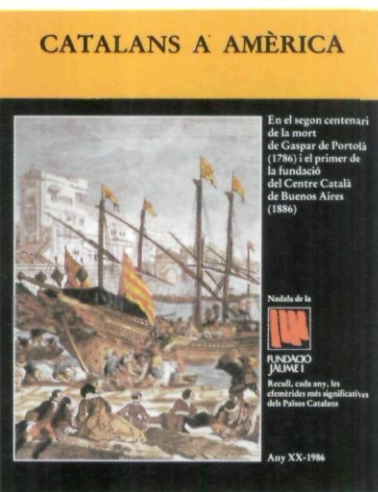
1983. L'EXPANSIÓ DE CATALUNYA EN LA MEDITERRÀNIA



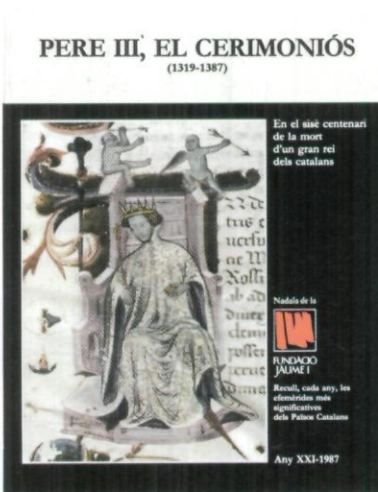
1984. ARRELS DE LA CATALUNYA MIL·LENÀRIA



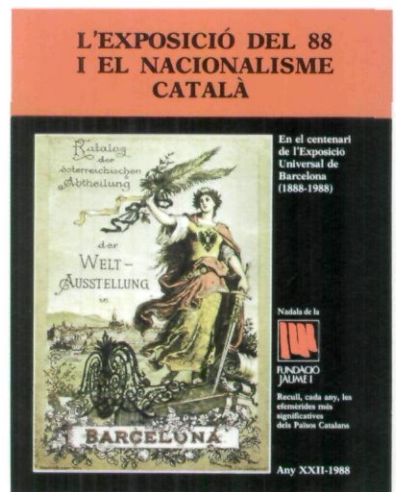
1985. APEL·LES MESTRES



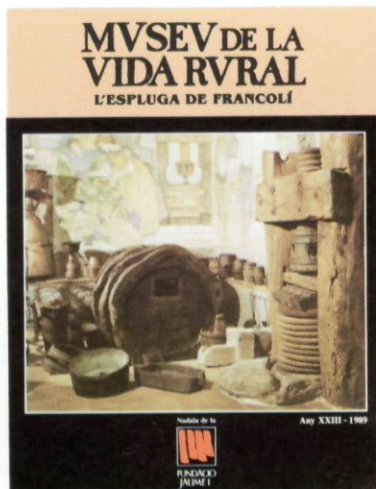
1986. CATALANS A AMÈRICA



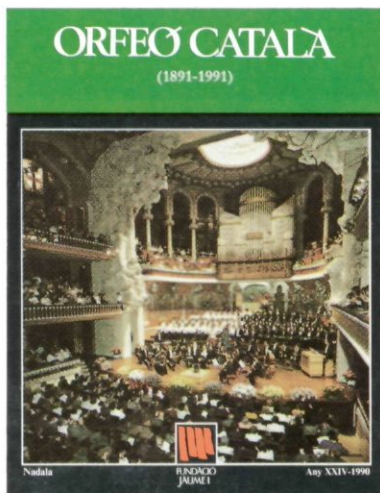
1987. PERE III, EL CERIMONIÓS



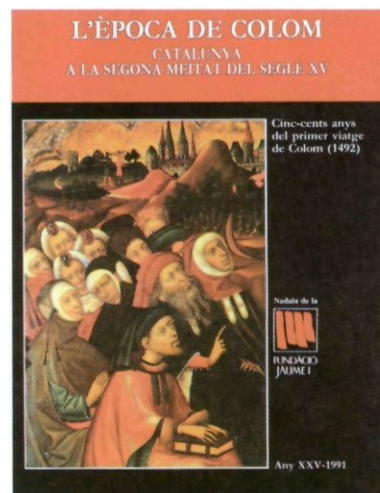
1988. L'EXPOSICIÓ DEL 88 I EL NACIONALISME



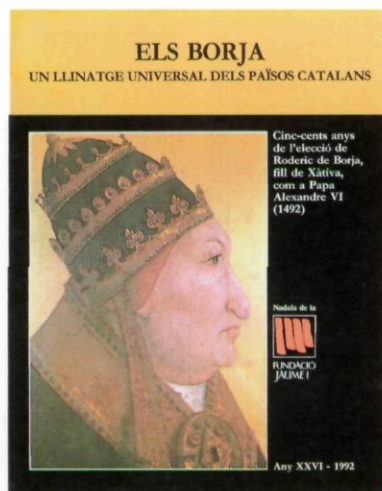
1989. MUSEU DE LA VIDA RURAL



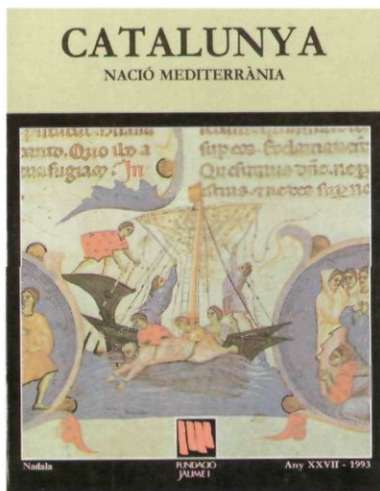
1990. ORFEÓ CATALÀ



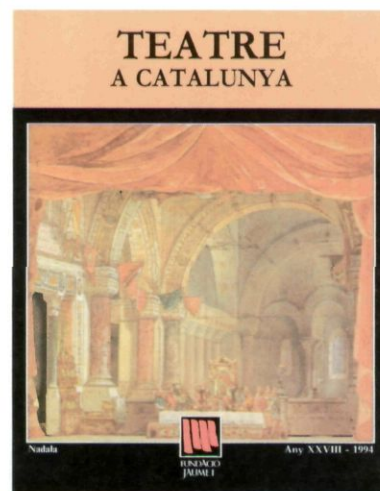
1991. L'ÈPOCA DE COLOM



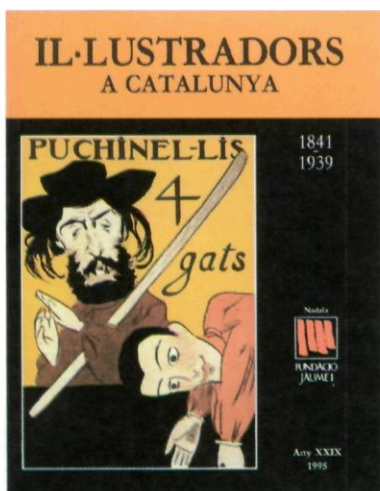
1992. ELS BORJA



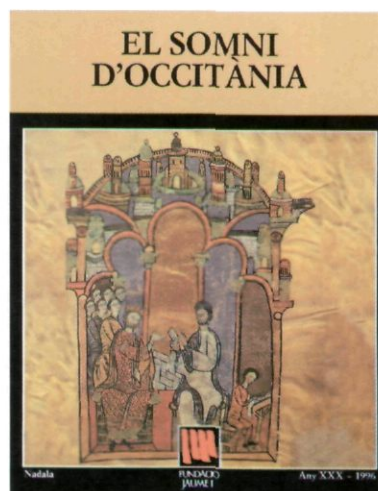
1993. CATALUNYA, NACIÓ MEDITERRÀNIA.



1994. TEATRE A CATALUNYA



1995. IL·LUSTRADORS A CATALUNYA



1996. EL SOMNI D'OCCITÀNIA



MOT DE GRÀCIES ALS NOSTRES COL·LABORADORS

- Carme Agustí i Badia (1977)
Joan Ainaud de Lasarte (1976, 1987 i 1991)
Josep Maria Ainaud de Lasarte (1970 a 1997)
Joan Alavedra (1971 a 1974)
Lluís Albert (1975, 1982 i 1985)
Montserrat Albet i Vila (1976, 1979 a 1983, 1990 i 1993)
Imma Albó (1984)
Santiago Alcolea i Blanch (1987)
Roger Alier (1972, 1984 i 1985)
Josep Alsina i Bofill (1976 i 1979)
Leandre Amigó (1986)
Joan Amorós i Pla (1996)
Ramon Aramon i Serra (1969 i 1978)
Pere Artís i Benach (1982 i 1990)
Mercè Aventin (1996)
Xose Aviñoa (1985)
Antoni M. Badia i Margarit (1971 i 1981)
Albert Balcells (1987)
Antoni Bartomeus (1994)
Joan Bassegoda i Nonell (1983)
Ricard Batista i Noguera (1991)
Miquel Batllori (1984 i 1992)
Josep Benet i Morell (1970, 1973, 1979, 1985 i 1988)
Josep M. Benítez i Riera (1992)
Artur Bladé i Desumvila (1982)
Oriol Bohigas (1973)
Pere Bohigas (1972, 1981 i 1987)
Maur M. Boix (1985)
Emili Boix i Selva (1987)
Oriol de Bolós (1988)
Jordi Bonet i Armengol (1976 i 1982)
Lluís Bonet i Armengol (1984)
Maria Lluïsa Borràs (1981)
Isidre Bravo (1994)
Antoni Bregante (1984)
Xavier Bru de Sala (1994)
Josep M. Cadena i Catalán (1972 i 1995)
Pere Calders (1980)
Helena Cambó (1976)
Domènec Campillo (1984)
Guiu Camps (1979)
Jaume Carner i Suñol (1984)
Teresa Carreras (1984)
Eusebi Casanellas i Rahola (1997)
M. Àngels Casanovas (1984)
Oriol Casassas (1979 i 1984)
Victor Castells (1986 i 1991)
Pere Català i Roca (1979, 1985, 1987 i 1991)
Jordi Cerdà i Subirachs (1996)
Alexandre Cirici i Pellicer (1981)
Eliseu Climent (1977)
Isidre Clopas i Batlle (1976 i 1985)
Daniel Codina (1980)
Miquel Coll i Alentorn (1971, 1974 a 1976, 1978 a 1982, 1986 i 1990)
Antoni Comas (1974)
Ximo Company (1992)
Àngel Cortès (1982)
Fèlix Cucurull (1982 i 1991)
Miquel Dolç (1982)
Pere Domingo (1971)
Eulàlia Duran (1991)
Salvador Espriu (1970 i 1971)
Gregori Estrada (1983)
Xavier Fàbregas (1974, 1978 i 1980)
Esteve Fàbregas i Barri (1978 i 1986)
Josep M. Fargas i Falp (1988)
Jaume Farguella (1982)
Josep Faulí (1972, 1981, 1988 i 1991)
Lluís Ferran de Pol (1974)
Joaquim Ferrer i Roca (1980 i 1984)
M. Àngels Ferrer (1982)
M. Teresa Ferrer i Mallol (1991)
Josep M. Figueres (1981)
Ramon Folch i Camarasa (1980)
Josep M. Font i Rius (1987)
Francesc Fontbona (1973, 1980, 1983, 1985 i 1986)
Joan Fuster (1971, 1972, 1978, 1980, 1982 i 1983)
Jordi Galí (1986)
Tomàs Garcès (1972)
Peter C. Garriga (1986)
Josep M. Garrut (1979 i 1988)
Josep González-Agàpito (1988)
Guillem-Jordi Graells (1982 i 1994)
Pere Grases (1986)
Joan Maria Gual i Dalmau (1994)
Domènec Guansé (1972)
Ramon Gubern i Domènech (1987)
Josep Gudiol (1984)
Manuel Ibàñez Escofet (1981 i 1987)
Josep Iglésies (1975 i 1977)
Albert Jané (1975)
Enric Jordi (1974, 1977, 1981, 1983, 1988 i 1993)
Eduard Junyent (1977)
Cassià M. Just (1971, 1978 i 1981)
Robert Lafont (1996)
Emma Liaño i Martínez (1987)
Josep Lladonosa (1977)
Teresa Llecha (1984)
Jordi Llimona (1984)
Joaquim Llimona de Gispert (1976)
Josep M. Llompарт (1979 i 1991)
Miquel Llongueras (1984)
Montserrat Llorens (1977)
Santiago de Llovet (1991)
Albert Manent (1972, 1974, 1975, 1978, 1980, 1983, 1984, 1986 i 1993)
Salomó Marquès (1981)
Jesús Massip (1984)
Josep Massot (1974 i 1984)
Joan A. Maragall i Noble (1976)
Jordi Maragall i Noble (1983)
Roger Marcet (1984)
Joan Martí i Castell (1991)
Oriol Martorell (1971, 1978, 1983 i 1984)
Jaume Mayas (1984)
Jesús Mestre i Godes (1996)
Lluís Millet i Loras (1990)
Gregori Mir (1972)
Jordi Mir i Parache (1982)
Josep Miracle (1972, 1977 i 1980)
Joaquim Molas (1985)
Francesc de B. Moll (1971, 1976, 1979 i 1981)
Agustí Montal (1974)
Andreu Morta i Móra (1968 a 1997)
Ramon Muntanyola i Llorach (1970 i 1971)
Joaquim Nadal i Farreras (1981)
Jordi Nadal i Oller (1997)
Raimon Noguera (1984)
Josep M. Nolla (1984)
Josep M. Nuix (1984)
Joan Oliver (1971, 1972 i 1974)
August Panyella (1989)
Pere Pascual i Domènech (1997)
Ricard Pedrals (1988)
Josep Perarnau (1975, 1978, 1979, 1983)
Francesc Pérez i Moragón (1982)
Lluís Permanyer i Lladós (1994)
Maria Petrus (1984)
Ramon Pla i Arxé (1972)
Ramon Planes (1981)
Josep M. Poblet (1970, 1974 i 1975)
Josep Pont i Gol (1971 i 1975)
Baltasar Porcel (1993)
Eduard Porta (1984)
Josep Porter (1972)
Joaquim Prats (1984)
Francisco Javier Puertas (1992)
Jordi Pujol i Soley (1978)
Martí de Riquer (1976 i 1987)
Manuel Ribas i Piera (1976)
Pere Ribot (1982)
Jaume Riera i Sans (1991)
Santiago Riera i Tuèbols (1983)
Eduard Ripoll i Perelló (1984)
Frederic Roda i Pérez (1994)
Robert Rodergas (1971)
Maria Àngels Roque (1993)
Teresa Rovira (1982)
Jordi Rovira i Port (1984)
Basilí de Rubí (1978)
Jordi Rubió i Balaguer (1971 i 1972)
Manuel Rucabado (1984)
Josep M. Sala i Albareda (1975)
J.M. Salrach (1982, 1983 i 1996)
Octavi Saltor (1978)
Ricard Salvat (1974)
Josep Sanabre (1968)
Manuel Sanchis i Guarnier (1976)
Enric Sanmartí (1984)
Josep M. Sans i Travé (1991)
Jan Schejbal (1974)
Rosa Serra i Rotés (1997)
Maurici Serrahima (1977)
Amadeu J. Soberanas i Lleó (1982)
Jaume Sobrequès (1982 i 1986)
Josep M. Solà i Camps (1977)
Ferran Soldevila (1969)
Antoni Tàpies (1971)
Josep Tarín-Iglésias (1988)
Miquel Tarradell (1984)
Joan-Josep Tharrats i Vidal (1995)
Margarida Tintó (1983)
Josep Tomàs i Cabot (1987)
Jaume Torras i Elias (1997)
Joan Torrent i Balaguer (1977 i 1986)
Enric Tous i Carbó (1988)
Josep Tremoleda i Roca (1979)
Joan Triadú i Font (1972, 1974, 1977, 1979 a 1984, 1986 i 1993)
Josep Trueta i Raspall (1971, 1974 i 1976)
Frederic Udina i Martorell (1979, 1987 i 1991)
Helena Usandizaga (1980)
Edmon Vallès (1977)
Josep Vallverdú (1980 i 1991)
Joaquim Ventalló (1985)
Jordi Verrié (1979)
Jaume Vidal i Alcover (1976 i 1979)
Marc-Aureli Vila (1981 i 1986)
Pau Vila i Dinarés (1971)
Lluïsa Vilaseca (1984)
Dan Wohlfeiler (1986)

