

DOSSIER /

## PARCS D'ATRACCIONS

La tecnologia al servei  
de la diversió

PERSPECTIVES /

Les Fàbriques de Creació  
de Barcelona

VISITA GUIADA /

Clàudia Rius al Museu  
Molí Paperer de Capellades

DE VIATGE /

Lisboa. Patrimoni  
industrial amb encant

M / / / Museu Nacional  
/ N A / de la Ciència i la Tècnica  
C / / / de Catalunya  
/ T E C



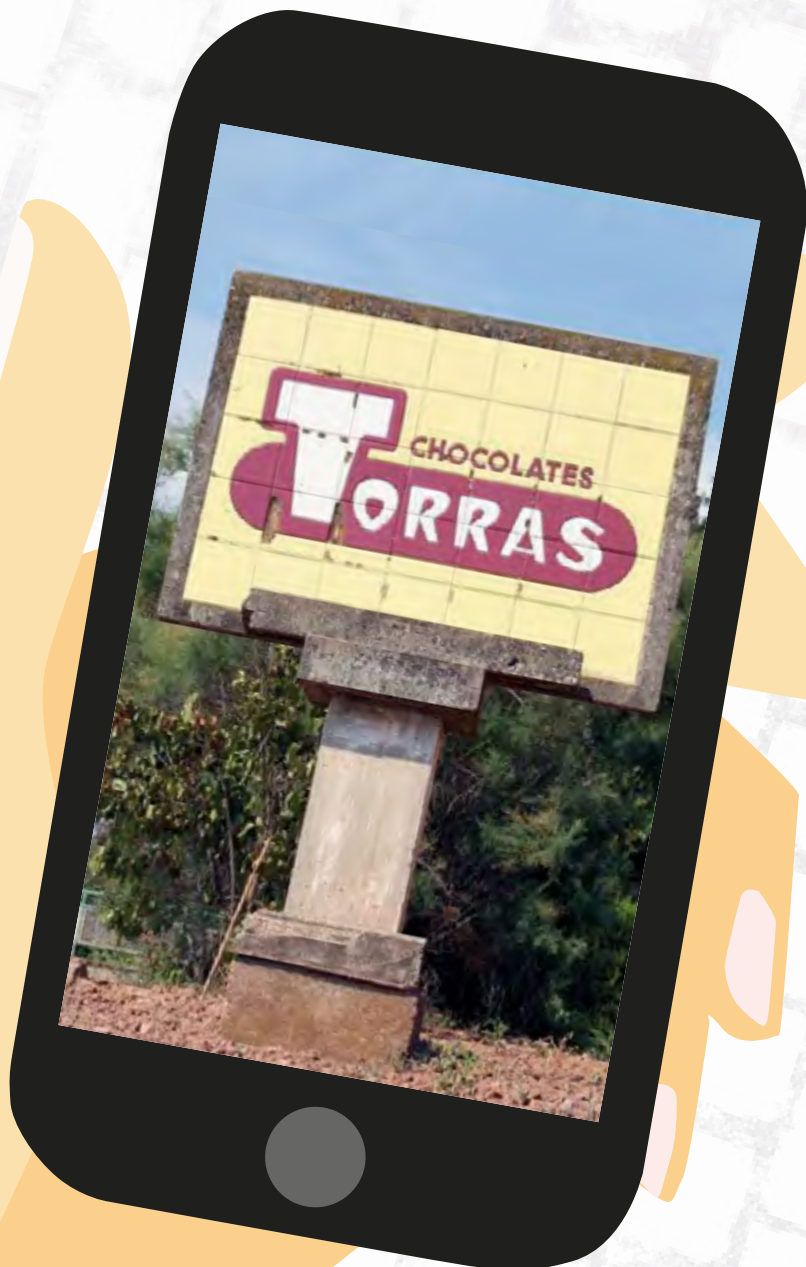


# MUSEU ALCARRER

PAISATGE I PATRIMONI  
DE LA SOCIETAT INDUSTRIAL

A Catalunya encara conservem nombrosos elements  
identificatius del paisatge de la societat industrial.  
Els pots trobar a carrers, places i carreteres.  
Ens ajudes a catalogar-los?

[mnactec.cat/museualcarrer](http://mnactec.cat/museualcarrer)



M / / /  
/ N A / /  
C / / /  
/ T E C      Museu Nacional  
de la Ciència i la Tècnica  
de Catalunya

 Generalitat  
de Catalunya

## EL LLEGIR ENS FA



## PERDRE L'ESCRIURE

Ja fa més d'un any que la situació de pandèmia sanitària ens ha portat una extraordinària crisi econòmica, cultural i de coneixement. I de posada en qüestió, també, dels valors socials. Tot plegat es confon i s'accepta sense cap voluntat d'anàlisi crítica mitjançant paraules, expressions i frases que sovint no sabem ben bé què volen dir. Moltes, a més, són impròpies de la nostra llengua i algunes, fins i tot, inexistentes.

Des de la lamentable *ha vingut per quedar-se* fins a les ja habituals *mutació, nova normalitat, teletreball, tensió hospitalària, rastreig, comerç no essencial, interacció social, proves diagnòstiques, confinament perimetral*, etc., passant per les que, més científiques, això sí, poden donar més versemblança a qualsevol comentari fet en una barra de bar: *incidència acumulada, immunitat de ramat, antígens, aerosols, pangolí, AstraZeneca, RT, rebrot*, etc.

També en el ram de la cultura fa molts anys que hi ha paraules i frases pandèmiques que no se sap ben bé per què es repeteixen però que, utilitzades amb eloqüència i autoritat, fan goig de pronunciar i escriure. *Crear sinergies, mixtura d'usos, dinamitzar, cocreació, transversalitat, pitchings, xarxes estables, finestres d'oportunitat, mestissatges, trobades sectorials, indústries creatives, diplomàcia cultural, feedback, ecosistema interactiu, site-specific, explorar els límits*, etc., són paraules i frases que tant serveixen per mirar de fer entendre allò intel·ligible com per explicar les característiques d'un vi.

En el decurs d'aquest malaguanyat any que ens ha tocat viure, hem vist culminar

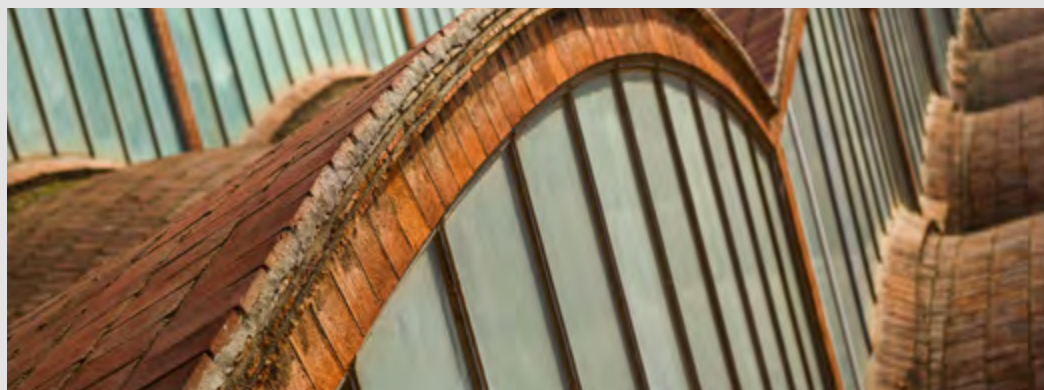
aquesta grillamenta amb la també lamentable i recurrent ordre i necessitat de *reflexionar*. Uns mesos d'autèntic campionat diari per veure qui reflexiona més. Empentes i cops de colze per sortir als mitjans reflexionant novament sobre exactament el que ja es reflexionava fa més de 10 anys enrere. Amb les mateixes persones que aleshores ja reflexionaven i que encara segueixen reflexionant i predicant des de troncs rònegues i corcades sobre les mateixes reflexions, per veure com es pot mirar de canviar-ho tot, però sense que canviï gran cosa.

Mentre hem estat reflexionant tant sobre la nostra cultura i el nostre patrimoni, assistim a un canvi de model social generalitzat que incentiva que el coneixement segueixi empobrint-se, empetitint-se, i que ens entreté amb *divertimentos*, atraccions per passar l'estona, deplorables concursos televisius o experimentacions de notable banalitat.

I aquesta sí que és una altra pandèmia. Una pandèmia que no coneix vacunes però que necessita intervencions socials urgents i necessàries, cultura inclosa, i en primer terme, que comportin deixar enrere esnobismes insubstancials, universalismes artificials, tocar de peus a terra, rigor i realitat, renovació absoluta, rejuveniment d'idees i aturar el desconeixement rotund del territori, i la ignorància extrema de la nostra cultura, el nostre patrimoni i, en definitiva, de la nostra nació. ■

JAUME PERARNAU

DIRECTOR DEL MNACTEC



MIRADES /

**6**

El Carrilet de la Vall Fosca

---

**8**

El viaducte del Boixadell

---

**10**

Màquina de vapor d'Anglès

---

PERSPECTIVES /

**12**

Etiquetes,  
joies de la cultura industrial

JAUME PERARNAU I LLORENS



PERSPECTIVES /

**16**

Les Fàbriques de Creació  
de Barcelona

LAIA SOLER ARAGONÈS



ENTREVISTA /

**22**

Gràcia Dorel-Ferré:  
«Salvar el patrimoni industrial,  
una aventura!»

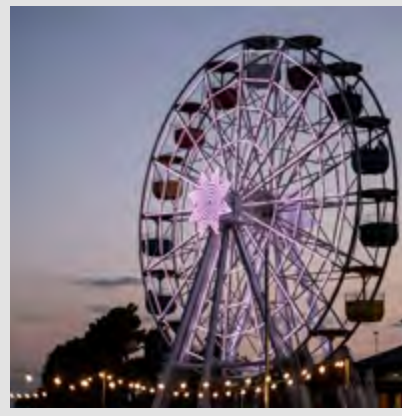
MONTSE ARMENGOL

DOSSIER /

**28**

Parcs d'atraccions

ROSA SERRA ROTÉS



DESCOBERTA /

**42**

La ferreria i taller  
metal·lúrgic de Rupit

LLUÏSA AMENÓS

VISITA GUIADA /

**48**

Clàudia Rius:  
«Tinc molta cultura paperera  
i molt d'amor pel paper»

CARME ESCALES

PATRIMONI PROTEGIT /

**54**

El patrimoni  
amagat al bosc

ADAM PICÓN I MANYOSA





ENGINY /

58

Locomotores Berga

JOAN CARLES SALMERÓN I FERNÁNDEZ



MARCA /

62

Xocolates Torras

REDACCIÓ



RUTA /

66

Manlleu i els canals del Ter

CÉSAR BARBA



DE VIATGE /

72

Lisboa.  
Patrimoni industrial  
amb encant

SERGI RAMIS



PERSONALITATS /

78

Laura Tremosa, enginyera

ART I INDÚSTRIA /

79

*El Far de l'illa de Buda,*  
una novel·la entre la història  
i la ficció, per M. Carme Roca

NOTÍCIES /

80

LLIBRES /

81

AGENDA /

82

Exposicions  
Congressos i jornades

EIX

CULTURA INDUSTRIAL, TÈCNICA I CIENTÍFICA  
Revista semestral / Núm. 11 / Juny del 2021

**EDITA:** Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya (MNACTEC)  
**DIRECCIÓ:** Jaume Perarnau.  
**COORDINACIÓ:** Eulàlia Palau.  
**SUBSCRIPCIÓ I PUBLICITAT:** Ad-lante Servicios de Marketing, S. L. Tel. 902 090 869 / revistaeix@mnactec.cat · www.mnactec.cat/eix  
**CONSELL DE REDACCIÓ:** Eulàlia Palau, Jaume Perarnau, Rosa Serra, Montse Armengol, Eudald Serra, Ton Lloret, Gerard Verdaguer.  
**CONSELL ASSESSOR:** Miquel Àngel Álvarez (president TICCIH Espanya), Alba Boixader (directora del Museu de les Mines de Cercs), Eusebi Casanelles (president d'honor del TICCIH, exdirector del MNACTEC), Esteve Castanyer (Universitat de Perpinyà), Salvador Claret (Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret), Gràcia Dorel-Ferré (França, membre d'APIC-Universitat de Reims), Josep Espadale (director del Museu del Suro de Palafrugell), Josep Fernández (Arxiu Nacional de Catalunya), Llorenç Ferrer (Universitat de Barcelona), Carles García (director del Museu del Ter), Carme Gilabert (directora de l'Ecomuseu-Farineria de Castelló d'Empúries), Pere Sala (director de l'Observatori del Paisatge de Catalunya), Josep Oliveras Samitier (Universitat Rovira i Virgili), Massimo Preite (Itàlia, membre de l'AIPAI), Victòria Rabal (directora del Museu Molí Paperer de Capellades), Antoni Roca-Rosell (Universitat Politècnica de Catalunya), Mark Watson (Escòcia, cap del Patrimoni Industrial del Govern escocès).  
**COL·LABORADORS:** Lluïsa Amenós, César Barba, Roger Baulenas, Javier Checa, Carme Escales, David Fajula, Ainhoa Goma, Alba López, Marc Martí, Josep Oliveras, Adam Picón, Sergi Ramis, Lluís Ribas, Clàudia Rius, M. Carme Roca, Joan Carles Salmerón, Rosa Serra, Laia Soler, Jordi Tutusaus, Marc Vila, Thomas Vinhelm.  
**ARXIU I INSTITUCIONS:** Ajuntament de Rupit i Pruit, Barcelona Cultura, Cos d'Agents Rurals / Generalitat de Catalunya, Arxiu de la Colònia Sedó, Arxiu Fotogràfic del Centre Excursionista de Catalunya, Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, Marionetarium / Compañia de Marionetas Herta Frankel, Museu da Água de Lisboa, Museu Hidroelèctric de Capdella, Museu del Ter, Oficina de Patrimoni Cultural / Diputació de Barcelona, Oficina de Turisme de Lisboa, Parc d'Atraccions Tibidabo, Xocolates Torras.  
**EDICIÓ:** Montse Armengol.  
**IDENTITAT EDITORIAL:** extraestudio.com  
**MAQUETACIÓ:** Enric J. Gisbert.  
**CARTOGRAFIA:** Ecos Travel Books.  
**CORRECCIÓ LINGÜÍSTICA:** Gemma Garrigosa.  
**IMPRESSIÓ:** Agpograf Impressors.  
**DIPÒSIT LEGAL:** B-5615-2020.  
**ISSN:** 2462-4470.  
**FOTOGRAFIA DE PORTADA:** Parc d'Atraccions Tibidabo / Andrij Vatsyk / Shutterstock.  
**FE D'ERRADES:** A *Eix*, núm. 10, pàg. 34, la data de creació de la Secció Excursionista del Centre de Lectura de Reus ha de ser 1901.

SISTEMA TERRITORIAL  
MNACTEC

M / / / Museu Nacional  
 / N A / de la Ciència i la Tècnica  
 C / / / de Catalunya  
 / T E C

 Generalitat de Catalunya  
 Departament de Cultura

# EL CARRILET DE LA VALL FOSCA

L'any 1912 l'empresa Energia Elèctrica de Catalunya va muntar un tren de via estreta, conegut com el Carrilet, a 2.100 m d'altura i de 5 km de recorregut. Aquesta instal·lació, extraordinària en el temps pels mitjans i les circumstàncies orogràfiques on va fer-se, servia per transportar material d'obra per fer les connexions dels estanys que alimenten la central hidroelèctrica de Capdella. Va funcionar fins a la dècada de 1980.

Actualment el recorregut s'ha reconvertit en una via verda, on encara es conserven en part les vies originals, i en un excel·lent mirador de la Vall Fosca.

Al Museu Hidroelèctric de Capdella trobareu més informació de la que va ser una de les infraestructures tecnològiques, relacionades amb les obres hidroelèctriques a Catalunya, més importants que es van fer.

FOTO JORDI TUTUSAUS / MUSEU HIDROELÈCTRIC DE CAPDELLA









# EL VIADUCTE DEL BOIXADELL

El viaducte del Boixadell, també anomenat viaducte d'Olesa, és una de les obres de fàbrica més destacades del patrimoni ferroviari català. S'ubica en la línia de ferrocarril de Barcelona a Lleida i Saragossa, per Terrassa i Manresa, entre les estacions de Viladecavalls i Vacarisses. Justament el tram entre Terrassa i Manresa, per les seves característiques orogràfiques, va ser en el seu moment d'una extraordinària complexitat i dificultat en la realització.

Aquest viaducte, que formava part de tot un seguit d'importants infraestructures, va ser construït entre els anys 1856 i 1859 per l'enginyer de camins Andreu de Puigdollers amb el suport del també enginyer Lluís Massés. Fa 292 m de llargada, 43,5 m d'alçària i té 18 arcs de mig punt d'11,5 m de llum, i va arribar a ser, en el moment de la construcció, el viaducte més llarg de tot l'Estat espanyol.

IMATGE GRAVAT DE L'INSTITUT CARTOGRÀFIC I GEOLÒGIC DE CATALUNYA

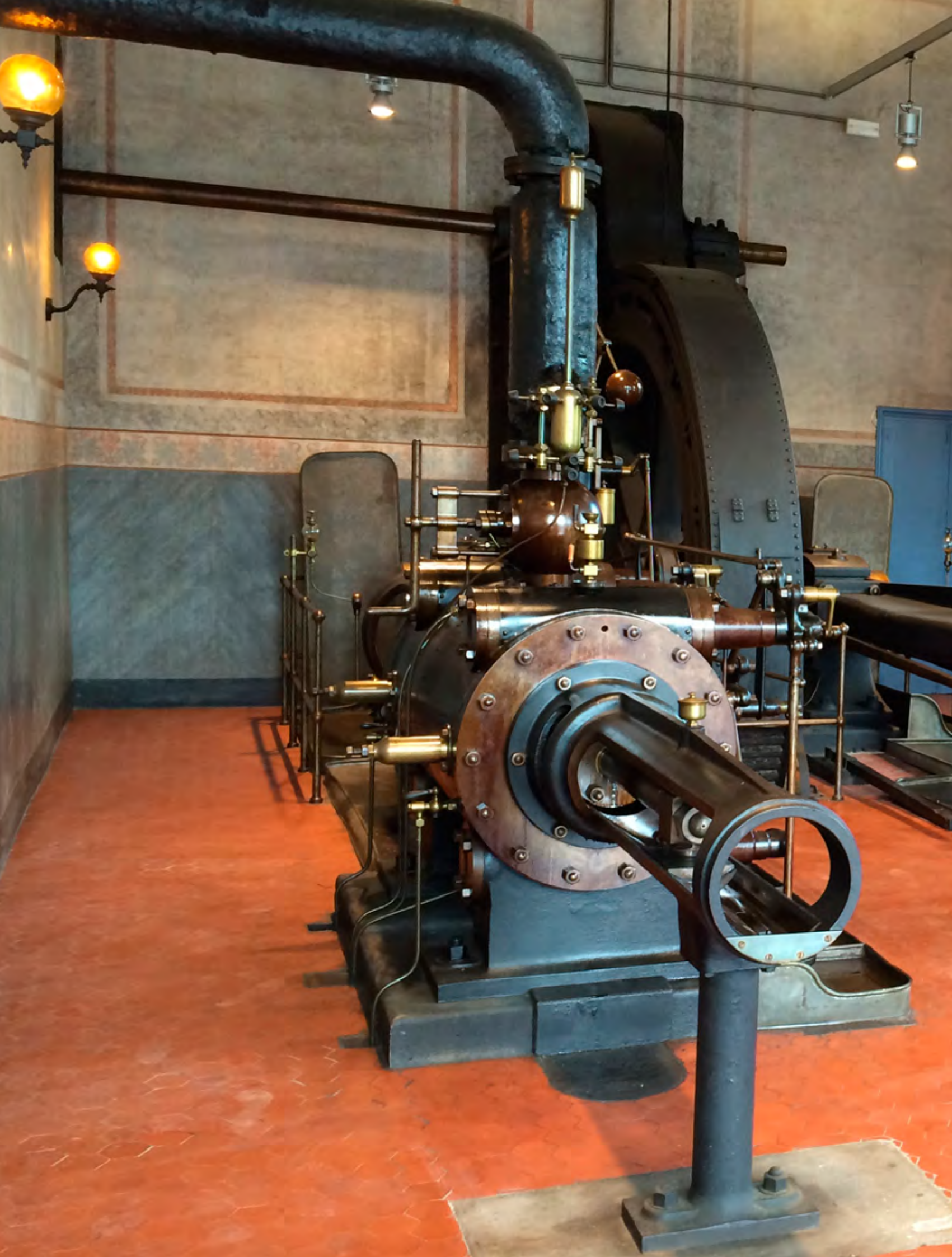






*E. H. Mansel 1857*







MIRADES /

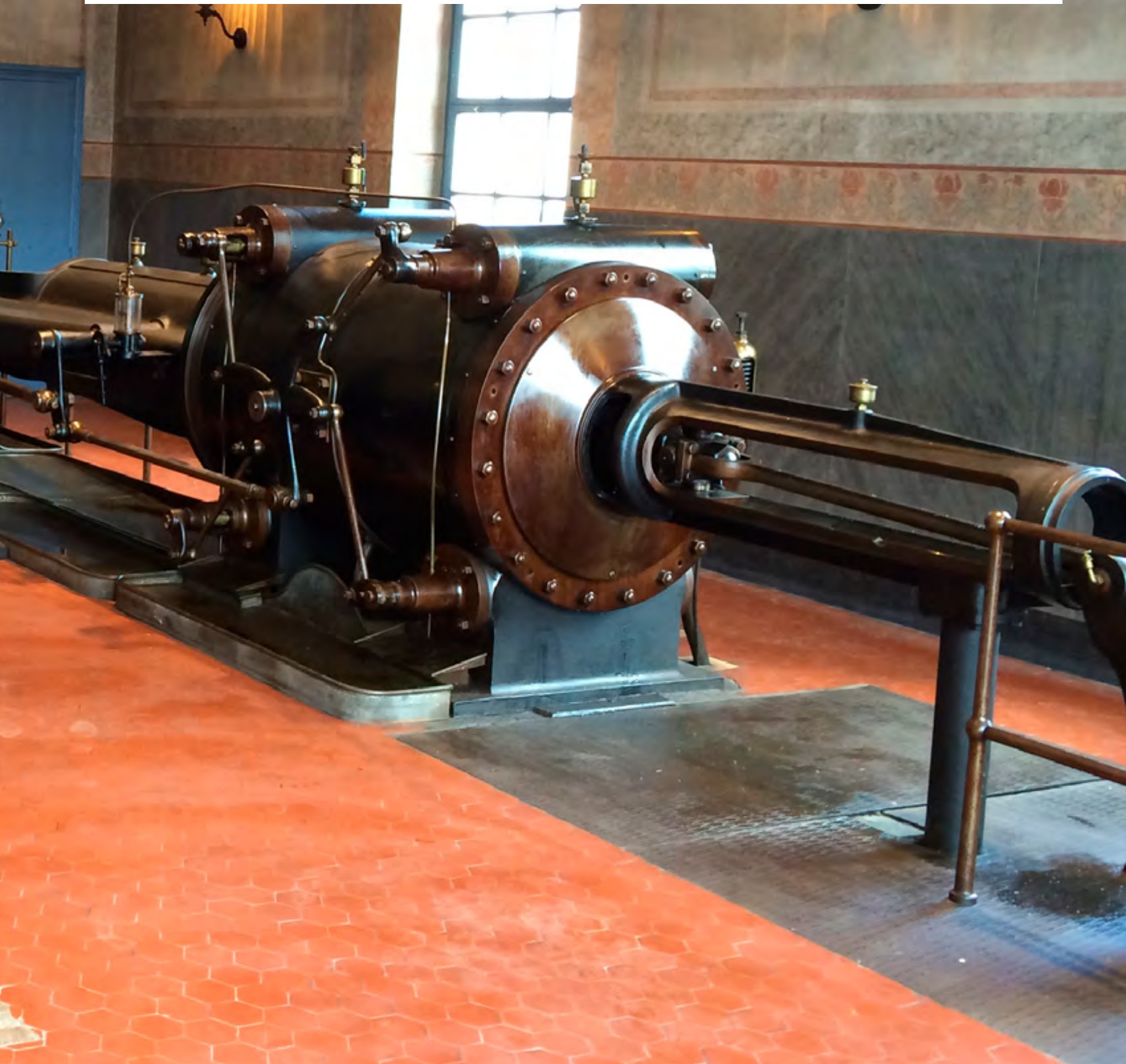
## MÀQUINA DE VAPOR D'ANGLÈS

La màquina de vapor és un element emblemàtic de la societat industrial. A la colònia Burés, a Anglès (la Selva), podem veure un dels vapors sencers més complets i rellevants del patrimoni industrial europeu. Està en perfecte estat de conservació i funcionament al mateix lloc original d'ubicació. Es va fabricar a La Maquinista Terrestre y Marítima (núm. 542), de Barcelona, l'any 1900 i és de dos cilindres, del tipus Compound, d'expansió

múltiple i sistema de distribució Corlis. Assoleix una potència de fins a 60 CV.

La màquina de vapor d'Anglès, juntament amb les calderes, les carboneres, els soterranis, els sistemes de distribució (amb una singular roda dentada de fusta) i el conjunt de l'edifici, va ser catalogada Bé Cultural d'Interès Nacional (BCIN) l'any 2010.

FOTO ARXIU MNACTEC / J. P.



---

# ETIQUETES, JOIES DE LA CULTURA INDUSTRIAL

---

Les etiquetes són fonamentals perquè els consumidors identifiquin una marca en qüestió de segons. Repassem-ne l'evolució des dels orígens en l'antiguitat i l'impuls que van rebre en la societat industrial.

---

TEXT I FOTOS JAUME PERARNAU I LLORENS

La pròxima vegada que mirem al rebost, la nevera, un armari, la farmaciola, una prestatgeria, una peça de roba, una ampolla de vi o qualsevol producte... fem una ullada a les etiquetes. L'etiquetatge dels productes manufacturats ha estat una potent força publicitària, innovadora i necessària, per posar en funcionament i fer créixer el sistema productiu industrial.

Des de l'antiguitat més llunyana, la venda i el consum de qualsevol producte han estat una lògica de supervivència i creixement econòmic. Amb l'arribada de la societat industrial, l'aparició de la publicitat moderna i de l'etiquetatge dels productes tindrà un paper singular en el desenvolupament del màrqueting industrial i comercial al llarg de més de 200 anys.

Actualment, les etiquetes compleixen també la funció d'informar de les normatives legals del producte. I alhora s'ha desplaçat la idea inicial de l'etiqueta al conjunt de l'envàs, fusionant ambdós elements (*packaging*).

## ELS ORÍGENS DE LES ETIQUETES

Se sap que els egipcis ja identificaven les seves àmfores de vi i que els ibers i els fenicis van usar marques als envasos per identificar-ne el contingut. També els babilonis marcaven els seus productes amb cilindres o identificadors de plata que penjaven al coll de les àmfores. Més tard, grecs i romans faran servir marques pintades amb la mateixa finalitat que tenen avui dia: informar de l'article que contenien, el lloc de procedència, el pes, la capacitat, l'any de producció, etc.

Amb la invenció de la impremta apareixen, cap a l'any 1550, les primeres etiquetes impreses. Ara, a més de facilitar informació sobre un determinat producte, l'etiquetatge passarà a convertir-se, també, en un element decoratiu per tal de fer-lo més atractiu als possibles compradors. Segons sembla, van ser els fabricants paperers els primers a utilitzar etiquetes en paper imprès per donar a conèixer els seus productes i diferenciar-los d'altres fabricants; en concret, el fabricant Bernhart va utilitzar les primeres faixes de paper amb un disseny al centre.

Les primeres etiquetes impreses de que es tenen constància poden datar de fa una mica més de 300 anys. Aquestes primeres se solien trobar en el sector farmacèutic, aplicades sobre els medicaments, que incloïen



→  
El ram del paper va ser un dels primers a crear etiquetes per als seus productes. MUSEU MOLI PAPERER DE CAPELLADES



→  
Etiqueta d'una societat tèxtil barcelonina. A cavall dels segles XIX i XX era comú indicar, en les etiquetes, els premis i distincions obtinguts en les exposicions internacionals.





## GARANTIA D'AUTENTICITAT I PRESTIGI: L'EXEMPLE DELS ANELLS DELS CIGARS

A més d'embellir els productes per fer-los més atractius als compradors, un dels objectius de les etiquetes industrials en paper dels segles XIX i XX era el de protegir, identificar i legitimar la garantia d'autenticitat d'un producte. Un dels exemples més singulars d'aquest objectiu de legitimitat i autenticitat s'aplicarà en la producció manufacturera dels cigars de tabac, els coneguts anells.

Els anells de paper es van crear justament per diferenciar les diferents

marques, tipologies i qualitats que ofería cada fabricant davant la creixent competència que hi havia a finals del segle XIX i, a la vegada, per evitar el continuat frau que hi havia al mercat dels cigars de tabac i cigars havans [d'aquí el sintagma "cigar pur" o simplement el castellanisme "puro"]. L'anell, que anava enrotllat al voltant del cigar, complia la doble funció d'ornament i d'identificació i certificació de la marca, qualitat i importància del cigar.



informació de la prescripció mèdica. El segon sector primigeni en la utilització d'etiquetes impreses en paper és el del vi i els destil·lats, que col·locaven a les botes i a les ampolles. Ja ben entrat el segle XVIII també es comencen a utilitzar en flascons, fardells de roba, xocolates, begudes, sabons, etc.

### LA MÀQUINA PLANA, LA LITOGRAFIA I LA IMPRESSIÓ EN COLOR

L'any 1798 dos invents van afavorir el desenvolupament de l'etiqueta impresa en paper. Un d'ells va ser la màquina de paper continu (la *fourdrinier*), inventada a França per Lous-Nicolas Robert, i l'altre va ser la litografia, inventada a Bavària pel txec Alois Senefelder.

La litografia és una tècnica d'impressió calcogràfica que consisteix a gravar un dibuix en una pedra o planxa metàl·lica per tal d'imprimir còpies de l'original que esdevenien precieuses impressions en paper, veritables obres d'art, planes o en relleu, que els industrials van utilitzar per identificar i donar prestigi als seus productes.

Les etiquetes més antigues de productes manufacturats fetes amb aquestes noves tècniques industrials es poden veure al Museu del Vi de Beaune (Borgonya, França). Daten del 1798, tot i que van servir per etiquetar dues ampolles de vi

de l'any 1800. També del mateix any és una etiqueta de vi alemany Liebfraumilch, del productor Theodor Brass, que es considera una de les primeres a ser produïda utilitzant les noves tècniques d'impressió litogràfica inventades per Alois Senefelder dos anys abans.

Un tercer i important invent arriba l'any 1840: la impressió a color. Des d'aquell moment es podran produir etiquetes més artístiques i cridaneres per als consumidors.

Amb el naixement i el perfeccionament d'aquestes tècniques d'impressió, a partir de mitjan segle XIX el concepte d'etiqueta canvia completament. L'augment de la demanda i de la competència va fer que es comencés a veure l'etiquetatge industrial com una nova manera de facilitar la venda del producte, i l'etiqueta de paper va passar a ser un important valor afegit d'allò que es volia vendre.

Es considera que la primera litografia feta a Catalunya és la de l'escut de la Junta de Comerç de Catalunya, feta l'any 1815 per Josep March.

### LA REVOLUCIÓ DE L'ETIQUETATGE INDUSTRIAL

Originalment les etiquetes dels productes industrials eren molt més senzilles i simples que les que s'utilitzen actualment, ja que eren una

simple extensió de les marques i els logotips pintats o impresos als sacs de farina, a les botes de vi o aiguardent o les simples marques lligades amb un cordill als paquets.

Les etiquetes impreses, amb més o menys detall d'informació, i amb una creixent empatia per la creativitat artística, es generalitzen per l'aparició del procés d'industrialització i pel desenvolupament del sector de la impressió i les arts gràfiques a partir de mitjan segle XIX.

Les etiquetes, finalment, podran ser de qualsevol tipus de material, principalment paper i cartró. Es poden determinar tres tipologies bàsiques d'etiquetes: envolvents (emboliquen i abasten la totalitat del producte on es col·loquen, confonent-se amb l'envàs), semienvolvents (abasten una part parcial del producte) i frontals (es col·loquen a la part del davant del producte).

### LES ETIQUETES DELS SEGLES XIX I XX, IMPORTANT FONT DE LA HISTÒRIA INDUSTRIAL

Des de la segona meitat del segle XIX i fins ben entrat el segle XX, amb les etiquetes dels diversos productes industrials es buscarà, a més d'explicar les virtuts i els beneficis que s'obtenen en comprar aquell producte, donar una imatge de marca, d'indústria gran i activa, innovadora, moderna, de prestigi.





← Inicialment, les etiquetes s'il·lustraven amb les indústries que representaven. Algunes, però, com la peculiar etiqueta d'Anís del Mono, van començar a introduir representacions simbòliques i artístiques.

→ El Licor Obrero es produïa a Sabadell la dècada de 1910 com a remei digestiu i reconstituent.



Per aquest motiu podem observar en aquestes etiquetes autèntiques obres d'art fetes per artistes de reconegut prestigi als quals les indústries de l'època encarregaven les seves realitzacions. També podem apreciar la imatge, sovint exagerada i magnificada, de la fàbrica o conjunt de fàbriques de l'empresa, amb importants tocs de color que aporten una extraordinària informació sobre l'arquitectura de l'edifici, els domicilis i les adreces, la producció, l'especialitat, etc.: una veritable fotografia de la imatge i marca d'aquella empresa.

A la mateixa etiqueta podem trobar, també, en un segon pla i amb una tipografia molt més petita, la referència a la impremta que ha fet aquella etiqueta, cosa que permet descobrir i conèixer, també, l'important nombre d'empreses i indústries del sector de les arts gràfiques.

Sovint també podem veure que a les etiquetes hi figuren els premis, medalles i reconeixements que el producte ha obtingut a fires i exposicions d'importància internacional, que permeten confirmar el prestigi del producte i la marca. Igualment podem trobar-hi referències als domicilis fiscals de les empreses, ubicacions de les fàbriques, singularitats dels productes, anys de creació de l'empresa, etc. Un important volum d'informació i documentació històrica recollida en un petit paper acolorit.

### EL NOU ETIQUETATGE

L'any 1930, l'empresa nord-americana Avery Dennison va inventar les etiquetes autoadhesives. Tot i així, fins a finals del segle XX l'etiquetatge serà majoritàriament encolat i enganxat a mà. Actualment la majoria d'etiquetes són autoadhesives.

A partir de la dècada dels anys 1990 s'incorporen els codis de barres (inventats el 1978), que han esdevingut una part indispensable de les etiquetes actuals, que ja avancen ràpidament cap a les etiquetes intel·ligents i RFID, amb xips que impedeixen el robatori i transmeten informació. ■

### JAUME PERARNAU I LLORENS

DOCTOR EN HISTÒRIA DE LA TÈCNICA  
DIRECTOR DEL MNACTEC



### EL CLASSICISME DE LES ETIQUETES DE CAVA

L'etiquetatge del cava, popularment anomenat xampany, ha mantingut sempre un estil clàssic que permet mantenir, sense gaire innovació gràfica, la imatge de

producte de consum no habitual, festiu i excepcional, de qualitat i d'un cert elitisme. Contribueixen a aquesta idea la pervivència, encara avui, de colors, de les

tipografies tradicionals vinculades a motius reials o aristocràtics, de les impressions fetes a set o vuit tintes i de l'ús de daurats i de relleus en sec.

### PER SABER-NE MÉS

- CABANA, Francesc, *Fàbriques i Empresaris*, vol. 4, Arts gràfiques, Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 1994.
- FAIRLEY, Michael i WHITE, Tony, *The History of labels. The evolution of the label industry in Europe*, Tarsus Exhibitions, Londres, 2014.
- MARTÍNEZ, Albert i OLIVA, Víctor, *Vidal & Armadans. Impresores desde 1893*, Barcelona, 2021.
- QUERALT, Joan i HERRANZ, M. Dolors, *PACK. Història, memòria i cultura del packaging*, Fira de Barcelona, Barcelona, 2001.
- SUBIRANA REBULL, Rosa M., *Els orígens de la litografia a Catalunya. 1815-1825*, Biblioteca de Catalunya, Barcelona, 1991.



---

# LES FÀBRriques

---

# DE CREACIÓ

---

# DE BARCELONA

---

El programa municipal es basa en la transformació d'antics edificis industrials en desús per convertir-los en nous espais destinats a l'expressió artística.

---

TEXT LAIA SOLER ARAGONÉS / FOTOS THOMAS VINHELM - BARCELONA CULTURA

Per comprendre el naixement de les Fàbriques de Creació cal anar a parar al moment en què antigues fàbriques abandonades de Barcelona es creuen en la trajectòria d'artistes i col·lectius culturals de la ciutat.

Durant els dos darrers segles, l'activitat industrial de Barcelona va transformar completament els trets urbanístics de la ciutat. La consolidació de les indústries tèxtils al segle XIX amb la introducció del vapor va comportar l'arribada d'un gran nombre de treballadors i treballadores, que es van anar instal·lant a nous barris obrers que creixien fora de les muralles.

A partir dels anys setanta del segle passat es va iniciar un progressiu trasllat d'aquests recintes fabrils cap a zones perifèriques. El que havien estat fins llavors fàbriques a ple ren-

diment, a poc a poc van anar quedant abandonades i sotmeses a un procés de deteriorament.

Per altra banda, el caràcter participatiu i dinàmic que sempre ha demostrat la ciutadania de Barcelona, ha afavorit l'aparició constant d'artistes de tota mena. Fins als anys noranta del segle XX, creadors i creadores sorgits al voltant d'iniciatives de caràcter privat o bé associatiu van demostrar una forta vocació de servei públic per la seva vinculació amb el barri i amb altres entitats.

Moltes d'aquestes experiències van evolucionar des de projectes particulars cap a espais de trobada i intercanvi col·lectius. I les seves seus —tallers, petites sales d'assaig o locals de música— se'ls van anar quedant petites. Va ser llavors quan

les fàbriques es van convertir en espais on els artistes van començar a desenvolupar les seves creacions.

Aquesta unió entre artistes i fàbriques inspira el que uns anys més tard serà la xarxa de Fàbriques de Creació.

## ESPAIS REIVINDICATS

La necessitat d'espais ben condicionats per a la pràctica artística ha estat una reivindicació constant per part de col·lectius dedicats a la creació, i és això el que impulsa l'Ajuntament de Barcelona a elaborar un pla per promoure el sistema de creació artística a la ciutat. L'octubre del 2007 es presenta la primera mesura de govern de Fàbriques de Creació, que pretén posar la creació i l'experimentació artística al centre de les polítiques culturals, alhora que permet fer valdre el patrimoni industrial

→  
Fabra i Coats va ser una fàbrica de fils i teixits emblemàtica del barri de Sant Andreu construïda al segle XIX i ampliada diverses vegades durant el segle XX.





FÀBRICA DE CREACIÓ  
CENTRE D'ART CONTEMPORANI





i arquitectònic de la ciutat i donar-li una altra vida. A partir d'aquest moment, l'Institut de Cultura es posa a treballar en la configuració d'una xarxa d'equipaments de titularitat municipal que incorpora, d'una banda, espais ja existents amb una trajectòria consolidada gràcies a la gestió d'agrupacions artístiques i, de l'altra, nous equipaments, la gestió dels quals s'encarrega a entitats d'àmbits artístics diversos.

El programa Fàbriques de Creació està influït per projectes com el de l'ufaFabrik de Berlín, la Cable Factory a Hèlsinki o la Friche la Belle de Mai a Marsella, que van sorgir a finals del segle passat entorn de Trans Europe Halles, una xarxa europea de centres culturals promoguts per la ciutadania i pels artistes

que tenen lloc en antigues fàbriques reutilitzades.

Les grans dimensions i la versatilitat que ofereix una nau industrial permeten un ús de l'espai molt variable i adaptable a les necessitats de les diverses disciplines artístiques: superfícies divisibles per a la construcció de tallers, sostres alts òptims per a la instal·lació d'ancoratges per a la pràctica de l'acrobàcia o espais diàfans que fan possibles sales d'exhibició, amb el seu escenari, les grades i les condicions tècniques adients, entre moltes altres característiques.

Però més enllà de les propietats formals que presenten els antics recintes fabrils reconicionats, les Fàbriques de Creació esdevenen uns espais únics i molt demanats entre el col·lectiu d'artistes. Tal com la seva

denominació indica, són centres abocats a la creació, un refugi en què l'experimentació, l'intercanvi, el diàleg, l'equivoc i el dubte són elements fonamentals en el desenvolupament d'un procés creatiu necessari en qualsevol disciplina artística i a recer de les pressions de la indústria, els mitjans de comunicació i el mercat. Mantinent sempre els criteris de rigor, exigència i qualitat, les Fàbriques de Creació són espais dedicats a l'atenció, l'acompanyament i el suport a artistes i col·lectius mentre treballen en els seus projectes.

Avui, la xarxa disposa d'11 centres distribuïts en set districtes de la ciutat. Són un total de 30.000 m<sup>2</sup> d'edificis industrials reconvertits.

Tot i la diversitat que s'hi respira, les 11 Fàbriques de Creació



← El Graner, al barri de la Marina, va funcionar com a assecadora de bombetes de la multinacional Philips fins al 2004. Al 2011 va tornar a obrir portes com a Fàbrica de Creació.

#### ALLOTJAMENTS PER A ARTISTES A FABRA I COATS

El desembre del 2019, l'Ajuntament de Barcelona va inaugurar dins del recinte de Fabra i Coats una promoció de 46 habitatges de lloguer públic dels quals cinc s'han destinat a allotjaments per a artistes. Amb la voluntat de promoure la mobilitat i fomentar l'intercanvi artístic, el programa s'adreça a creadores i creadors d'arreu que vulguin fer una estada temporal a Barcelona per treballar en una de les Fàbriques de Creació de la xarxa.

El projecte arquitectònic, fet per Roldán i Berengué, consta d'un edifici, amb estructura majoritàriament de fusta, construït a l'interior d'una de les naus industrials del complex fabril, que conserva la façana exterior de la fàbrica i aprofita del tot la capacitat resident de l'estructura original.



↓  
Sala d'entrenament de **La Central del Circ**, equipament ubicat sota l'esplanada del Parc del Fòrum des del 2011.



↓  
**Sala Beckett**, de cooperativa obrera a espai per a la investigació i la pedagogia entorn a la dramaturgia.





## Les Fàbriques de Creació, una per una

### SALA BECKETT

Ocupa des del 2016 l'edifici de l'antiga cooperativa obrera Pau i Justícia, fundada a finals del segle XIX al Poblenou. Actualment és un espai d'exhibició, creació, formació i experimentació teatral, dedicat especialment a la promoció de la dramaturgia contemporània i la difusió de l'autoria teatral catalana.

→ CARRER DE PERE IV, 228

### LA CENTRAL DEL CIRC

S'ubica des del 2011 sota la placa fotovoltaica del Fòrum, a tocar del mar, en un recinte inaugurat amb motiu del Fòrum Internacional de les Cultures del 2004. L'espai acull artistes i companyies circenses d'arreu del món i els acompanya en el desenvolupament dels seus projectes tot generant sinergies amb altres arts.

→ MOLL DE LA VELA, 2

### NAU IVANOW

Al barri de la Sagrera, va ser la seu de l'empresa de Pintures Ivanow fins als anys vuitanta. Després va passar a mans de diverses empreses tèxtils. Avui és un centre especialitzat en l'acompanyament d'artistes i companyies de les arts escèniques.

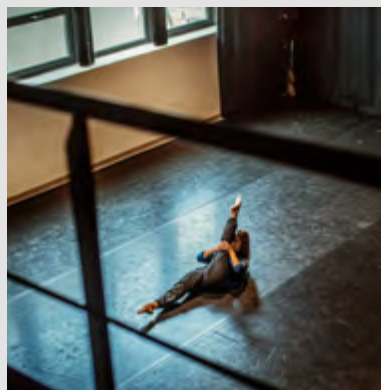
→ CARRER D'HONDURES, 30



### EL GRANER

Exemple de patrimoni racionalista industrial de la dècada de 1950, era una seu de la fàbrica de bombetes Philips al barri de la Marina. Creada al 2011, la Fàbrica de Creació es dedica a la recerca en la dansa.

→ CARRER DE JANE ADDAMS, 14



### TANTARANTANA

Situat des del 1996 en una antiga fàbrica de paraigües del Raval, és un centre de creació, exhibició i suport artístic per a companyies teatrals i per impulsar diferents projectes de creació comunitària i social.

→ CARRER DE LES FLORS, 22

### FABRA I COATS

Ocupa la nau central d'un complex industrial de fils i teixits de l'actual barri de Sant Andreu. Des del 2008 hi ha artistes en residència de disciplines diverses i ofereix un programa d'activitats públiques vinculades a les pràctiques artístiques i culturals contemporànies.

→ CARRER DE SANT ADRIÀ, 20

### ESCENARI JOAN BROSSA

Es troba en el que durant cinc segles va ser la fàbrica de moneda coneguda com La Seca. Avui és un centre de creació d'arts escèniques que posa una especial atenció a la figura del poeta Joan Brossa al barri del Born.

→ CARRER DELS FLASSADERS, 40

### LA CALDERA

Es troba en el que anys enrere va ser el cinema Renoir Les Corts i, amb anterioritat, la fàbrica automobilística Fiat Hispania. Avui és un centre de creació de dansa especialitzat en pràctiques artístiques al voltant del cos i el moviment.

→ CARRER D'EUGENI D'ORS, 12

### ATENEU POPULAR 9 BARRIS

Neix el 1977 fruit de la lluita de veïns i veïnes de Nou Barris, en el que va ser el magatzem d'una planta asfàltica. Aposta pel circ com a eina de transformació social al barri de la Trinitat Nova.

→ CARRER DE PORTLLIGAT, 11

### LA ESCOCESA

Una antiga fàbrica de teixits del Poblenou que va estar activa fins al 1998. En l'actualitat, és un espai que acull residències per a artistes visuals i es caracteritza per la llibertat creativa, la reapropiació de la tecnologia analògica i el desenvolupament de projectes comunitaris.

→ CARRER DE PERE IV, 345



### HANGAR

Ocupa, des del 1997, una nau del recinte fabril de Can Ricart al Poblenou, una antiga empresa tèxtil que data del 1853. Actualment és un centre multidisciplinari dedicat a la producció i la recerca d'arts visuals.

→ CARRER EMÍLIA CORANTY, 16

←  
D'esquerra a dreta, Nau Ivanow, El Graner i La Escocesa, llars per al teatre, la dansa i les arts visuals, respectivament.





terme els seus projectes. Per mitjà de convocatòries públiques, s'ofereixen beques i la possibilitat de fer estades en residència durant les quals el centre posa a disposició de les persones seleccionades un espai de treball adequat i condicionat segons l'ús artístic que es duu a terme a cada equipament. A més, l'equip que hi ha al darrere de cada centre, pertanyent a diverses entitats vinculades a l'art i la creació, fa un servei d'acompanyament, adaptant-se a les particularitats de cada projecte. Tot i que no és el seu tret principal, algunes Fàbriques de Creació també disposen d'oferta formativa, entrenaments, cursos, tallers i activitats diverses adreçades a professionals de l'art i la creació, i també a aquells ciutadans i ciutadanes interessats en determinar disciplines artístiques.

La ubicació de les Fàbriques és un altre aspecte motivador per als creadors i les creadores. La connexió dels diversos equipaments amb la realitat del barri que els envolta permet actualitzar i enriquir el llenguatge artístic

a través de projectes comunitaris o del vincle que s'estableix amb el teixit cultural i associatiu més proper.

En aquests quasi 14 anys de vida de la creació d'aquesta xarxa, les Fàbriques de Creació de Barcelona, cadascuna amb el seu tarannà, han esdevingut un punt d'encreuament d'artistes, companyies i agents culturals diversos on poder-se aturar per pensar, dialogar i intercanviar i, així, poder afrontar el procés creatiu com un ens dúctil, omnidireccional i mutable. En un moment en què la frontera entre disciplines és difosa i la mobilitat constant —o almenys ho era fins fa uns mesos— la xarxa s'ha anat forjant amb el pas del temps i de les creadores i creadors que dia rere dia donen sentit a aquests espais. ■

LAIA SOLER ARAGONÉS

RESPONSABLE DE COMUNICACIÓ

DE LA XARXA FÀBRIQUES DE CREACIÓ

PER SABER-NE MÉS:

<https://ajuntament.barcelona.cat/fabriquescreacio>

responen a una necessitat d'espai, no necessàriament físic, que té el col·lectiu d'artistes i reivindiquen la importància del procés creatiu com una fase indispensable, i sovint oblidada, abans d'accedir al circuit d'exhibició. La funció principal de les Fàbriques de Creació és dotar les creadores i els creadors de recursos —econòmics o no— per poder dur a

↑ Fundada el 1837 com El Vapor de Fil, **Fabra i Coats** és un símbol de Sant Andreu.

↓ **El Graner**, centre dedicat a la dansa, rep aquest nom per la seva aparença de típic graner nord-americà.









Gràcia Dorel-Ferré:

# «Salvar el patrimoni industrial, una aventura!»

TEXT MONTSE ARMENGOL

**D'ascendència esparreguerina, el seu pare va néixer a la colònia Sedó i cinc generacions de la família van treballar-hi. La mare va ser teixidora; el pare, manyà; l'avi, paleta; l'àvia, filadora a les contínues. Hi tenia tietes, oncles... Tothom de la família de la Gràcia Dorel-Ferré va treballar en un espai o un altre de la fàbrica Sedó. És per això que ha pogut entendre i descriure com ningú el funcionament d'aquesta colònia del Llobregat. També ho explica la seva formació com a historiadora, així com la seva vocació per l'ensenyament i la difusió del patrimoni industrial. El seu llibre *Les colònies industrials de Catalunya: el cas de la colònia Sedó* [Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona, 1992] és encara avui una obra de referèn-**

**cia per entendre aquest fenomen industrial tan català.**

**Ja fa 30 anys que va publicar la tesi sobre la colònia Sedó. Com és que ha tornat al mateix tema?** No he deixat mai d'estudiar la Sedó, i no obstant això, encara hi ha molta feina per fer. En aquests moments estic dedicada a dues tasques: un llibre de difusió des de l'Associació per a la Defensa del Patrimoni de la Colònia Sedó, per posar-lo a l'abast dels visitants, i una publicació científica que amplia la meva tesi i amb l'actualització de les investigacions.

**Desvel·l'ns algun dels aspectes nous que inclourà aquest treball.** Especialment, he indagat sobre les famílies fundadores de la fàbrica de riu i de la colònia

posterior, la dinastia Puig, que venia de Vilanova i la Geltrú. Puig i Catasús va tenir la idea original de la fàbrica de riu, que va ser el punt de partida, a partir del 1850, de tot el que vindria després. Parlem d'un temps en què havia pocs mitjans, i d'un país incomunicat. El fill, Josep Puig i Llagostera, de ben jove va viatjar arreu d'Europa, on va visitar els principals llocs industrials. Ell va ser qui va transformar completament la fàbrica del pare, a una escala mai vista a Espanya. En qüestió de cinc anys, la va fer créixer extraordinàriament. Va tenir la idea de fer una resclosa quatre quilòmetres riu amunt i canalitzar l'aigua en pendent cap a quatre turbines que donarien una força de 1.200 CV, impressionant en aquella època. Però Puig i Llagostera va morir jove, als 42 anys.

←  
**Gràcia Dorel-Ferré** no ha perdut mai el vincle amb la colònia Sedó, el centre de les seves recerques.

MARC VILA



El seu successor va ser Antoni Sedó, que va seguir tot el que havia dibuixat el seu antecessor.

**És curiós que el successor no fos de la família.** Puig i Llagostera i Sedó es van conèixer a Madrid perquè tots dos estaven ficats en política. Jo tinc el pressentiment que es tenien confiança perquè eren francmaçons, però ara com ara no ho puc confirmar. Els tres fills del Sedó el van succeir. Tots tres es van coordinar per dirigir la fàbrica amb diferents papers: Lluís, la part política (va ser governador del Banc d'Espanya); Arturo dirigia la part tècnica des de Barcelona, i Martí era la part visible en el dia a dia de la fàbrica; a ulls dels treballadors, era l'amo, i vivia a la colònia. Això va ser fins a la guerra, quan la fàbrica va ser col·lectivitzada. Durant el franquisme la fàbrica va funcionar de manera autàrquica; semblava que havia renaixut el sistema de colò-

nia. Feia la sensació que tot rutllava bé. Fins que, amb la crisi del petroli i amb l'obertura de les fronteres, a finals dels anys 1970, la indústria espanyola no va poder resistir la competència del mercat asiàtic i es va ensorrar.

**Vostè va conèixer l'últim Sedó. Com va ser, per a una filla d'obers, trobar-se amb l'amo? Es pot fer, a partir d'ell, un retrat robot de la personalitat de «l'industrial català»?** Vaig tractar amb Xavier Sedó, que va ser l'últim gerent, per a les meves recerques. Em va obrir els arxius d'empresa, em va ajudar molt i vaig tenir-hi una relació de simpatia. Però, de la meva banda, va ser una sensació estranya. Hi havia una petita distància entre ell i jo; sentia la diferència que jo era filla —i neta, i besneta— d'obers i ell, fill dels amos. Ara bé, un retrat de l'industrial català, a partir d'una única persona o d'una nissaga, no gosaria fer-ho.

**Per exemple, li va fer la sensació que ell i/o els seus antecessors exercien el paternalisme de què tant es parla en el món de les colònies?** «Paternalisme» és una paraula que em fa nosa. Hi ha milers de paternalismes a tot arreu, i hi ha moltes maneres de gestionar el personal d'una fàbrica: és el que a França anomenen enginyeria social.

A Espanya, com a tot arreu, el paternalisme anava lligat a la religió. A la colònia Sedó els amos no eren especialment carques, però la presència de l'Església sempre marca molt. Aquesta mena de paternalisme religiós va lligar molt bé amb el franquisme: marcava la moral, la jerarquia.

**A la seva tesi, defuig l'argument que les colònies existien per aïllar els obrers de la conflictivitat social de les ciutats.** A finals dels anys setanta, abans que jo fes la meva tesi, prevalia la idea que les colònies

↑  
Vista aèria de la colònia Sedó, que destaca per la seva gran extensió.  
CÉSAR BARBA





↑  
Turbina hidràulica  
de la Colònia Sedó.  
CÉSAR BARBA

↓  
Imatge històrica  
de la colònia Sedó.  
ARXIU COLÒNIA SEDÓ

s'havien localitzat fora de Barcelona per garantir la pau social. Però a la meua tesi vaig mirar de rebatre aquesta idea. He intentat demostrar que, per necessitat, els amos havien d'anar a buscar l'aigua. Només cal veure que a finals del segle XIX tots els salts d'aigua ja s'havien comprat.

Les colònies depenen del port de Barcelona per a la compra del cotó i per a la sortida del teixit acabat, així que van seleccionar punts de riu que no fossin no gaire lluny de la capital. Van prioritzar això abans d'anar als

rius molt més cabalosos però que són més lluny. Així, les colònies industrials són el pati del darrere de Barcelona. La raó, per tant, de les colònies industrials és purament tècnica i energètica, hidràulica. Ara bé, és evident que també cal fer enginyeria social; si no, la fàbrica no funciona.

D'altra banda, tampoc no és cert que a les colònies no hi hagués conflictes. El segle XIX va ser un segle d'antagonismes molt forts, i fins a inicis del segle XX, les vagues i els disturbis van marcar la història de la colònia Sedó, com la de totes les fàbriques de riu, que depenien de la força de l'aigua, els estiatges i les sequeres eren èpoques d'acomiar obrers, i aquesta incertesa del treball alimentava una lluita permanent. Això es va solucionar en part gràcies a l'arribada de l'electricitat; aleshores el treball va poder ser més fluid. Però de raons per a conflictes, sempre

n'hi va haver. Els amos, al segle XX, van imposar el treball a preu fet, que condemnava els obrers i les obreres a treballar sense parar per tenir un sou decent...

**Expliqui'ns algun aspecte que li cridés l'atenció arran de les seves converses amb Sedó.** Durant la Guerra Civil, la fàbrica va ser col·lectivitzada. Quan van tornar els amos, van trobar la fàbrica impecable, millor que com l'havien deixat, segons em va remarcar Xavier Sedó. Això em va impressionar: els obrers van cuidar les eines de treball. Hi ha coses que mereixerien explicacions. A mi em va fer pensar en el text de Lafargue, *El dret a la peresa*, que critica els obrers per tenir cura de les màquines responsables de la seva servitud.

**Tornant a la tesi, va tenir vostè un vincle estret amb el doctor Jordi Nadal.** Amb el doctor Nadal





## «Durant la Guerra Civil, la fàbrica va ser col·lectivitzada. Quan van tornar els amos, la van trobar impecable: els obrers van cuidar les eines de treball.»

vam tenir una relació intensa d'amistat i de treball. Va ser al tribunal de la meua tesi i es va interessar molt en la meua recerca. Una altra persona de referència per a mi va ser Louis Bergeron, que va ser el gran introductor del concepte de patrimoni industrial a França. Va ser el meu director de tesi. En aquells anys, a inicis dels anys vuitanta, participàvem plegats d'una gran aventura intel·lectual: identificar i salvaguardar els testimonis de la industrialització. Per primera vegada una fàbrica podia ser valorada com un monument. La qüestió estètica ja no era l'única per valorar el patrimoni. Això va ser molt engrescador per als historiadors. També ens vam adonar que el fenomen de la Revolució Industrial no era una característica única d'Anglaterra. Vam obrir una reflexió històrica molt interessant.

**A l'entrevista que li vam fer a Eix, núm. 3, Nadal es lamentava del poc valor que se dona al patrimoni industrial davant de, per exemple, les esglésies. I argumentava que hi ha molta més gent que té un vincle amb una fàbrica que no pas amb una església o amb un castell. Hi estic totalment d'acord. De fet, no tenim experiències concretes ni comprensibles amb les esglésies ni amb els castells, i en canvi, tothom pot entendre el funcionament d'una fàbrica. Els espais, els usos i el**

procés d'una fàbrica són totalment accessibles al nostre coneixement. En canvi, entrem en una església i podem gaudir de l'estètica, però no entenem el perquè de l'arquitectura, ni la relació dels espais i la litúrgia.

**Com valora la implicació de la societat civil, de l'activisme, en la valoració de la memòria i el patrimoni?** Jo formo part d'una associació d'estudi i difusió del patrimoni que és molt activa, l'Association pour le patrimoine industriel de Champagne-Ardenne. El grup de partida, fa més de 20 anys, vam ser un grup de professors; la vam fundar per defensar la problemàtica del patrimoni industrial d'aquella regió. A Catalunya també hi ha molts grups per a la defensa de llocs concrets; el teixit associatiu és molt complet.

**A partir de la seva experiència a França, com valora el tractament del patrimoni industrial a Catalunya?** Catalunya és un concentrat d'actuacions que estan molt bé i d'altres que no ho estan gens. D'una banda, hi ha el sistema del MNACTEC, que m'agrada molt: a partir de petits museus escampats per tot el país, explica què va ser la industrialització i el paper que va tenir Catalunya durant dos segles. És un sistema molt conegut i molt ben valorat internacionalment.

Però, d'altra banda, hi ha actuacions que han estat desastro-







↑ Gràcia Dorel-Ferré amb l'aqüeducte de la colònia Sedó al fons.  
MARC VILA

← La peculiar xemeneia helicoidal de la fàbrica de Can Sedó.  
CÉSAR BARBA

ses, especialment a Barcelona, per exemple a la zona de Nova Icària, on la singularitat catalana de les cooperatives, dels ateneus, s'ha esborrat. Les rehabilitacions i els nous usos és un altre fenomen que, especialment a Barcelona, m'ha decebut molt. Fàbriques reconvertides en despatxos, en centres comercials, sense conservar-ne ni tan sols el record... És una banalització del patrimoni que ha esborrat la identitat del lloc. Em sento traïda. És clar que no es pot conservar tot, però no costa gaire preservar el record del que allò va ser en origen. Per exemple, a la Farinera del Clot hi han deixat a dins unes màquines, però enlloc no es diu què era aquell edifici abans ni per a què servien. El Vapor Vell de Sants, avui una biblioteca, tampoc no té cap informació que en guardi el record.

En canvi, el CaixaForum em sembla una reconversió ben feta, l'han encertada: s'ha conservat amb molt

de respecte per la fàbrica que havia estat i està molt ben explicada.

**Els vincles familiars i la recerca que ha pogut fer al llarg dels anys, li han permès parlar amb testimonis de primera mà. Ens pot explicar alguna anècdota de l'univers colonial? Un aspecte que em va sorprendre molt, quan parlava amb la família de la feina, va ser que no la sabien explicar. Havien treballat durant anys davant d'un teler, i no sabien dir-me com funcionaven els mecanismes. He trobat poca gent que sabés descriure'ls. Sempre que li preguntava, la meua mare només em deia una cosa: «Era una feina d'esclaus». Quan ella era molt jove, vora 15 anys, va tenir una incidència a la fàbrica. L'obsessió de les teixidores, el que més els feia patir, era fer un forat a la tela, cosa que passava si la llançadora no agafava tots els fils. Era el que més temien. I un cop li va passar. Va cridar al majordom i aquest li va**

etzibar: «Aquest forat te l'hauries d'haver fet al ventre!». La meua mare es va espantar molt. L'endemà, la seva mare —la meua àvia— la va acompanyar a la fàbrica i la van canviar de lloc. Aquesta anècdota la vaig explicar a un periodista. Després vaig veure una pel·lícula que recreava el món de la fàbrica, i succeïa això mateix: havien utilitzat la meua anècdota familiar publicada en un diari. El que passa és que no van captar el sentit de la frase, l'agressivitat i la por que va provocar. Això em fa reflexionar sobre com és, de difícil, reproduir fidelment el passat, tenint en compte com eren les relacions en aquell moment.

**El món laboral, de fet, sempre ha estat basat en pors i les jerarquies.**

Sí, però també he recollit petites anècdotes quotidianes de companyonia, delicioses. En els anys vint del segle passat, un grup de noies del torn de nit, en el descans a la fàbrica, van escriure en paperets el nom dels nois de què estaven enamorades. Els van rebregar i els van tirar a una palangana amb aigua. El paperet que s'obria, descobria el nom del futur promès. En aquell moment passava per allà l'amo, don Martín Sedó, que feia la ronda de nit. Els va preguntar què feien, i se'n va anar tot somrient... ■

-----  
MONTSE ARMENGOL  
HISTORIADORA  
-----



---

# PARCS D'ATRACCIONS

---

El lleure, el joc i el divertiment formen part de totes les cultures en formes molt diverses. Els parcs d'atraccions són una mostra d'aquest afany de diversió que va molt lligada als avenços tecnològics. Resseguim la història dels recintes d'atraccions històrics i actuals a Catalunya.

---

TEXTOS ROSA SERRA ROTÉS









### ELS ANTECEDENTS

La industrialització va transformar la societat i les formes de lleure, i va fer evolucionar les tradicionals fires comercials, que també eren festives, en fires destinades a exposar la riquesa dels països industrials, exhibir la potència de les seves fàbriques, mostrar els productes que esdevenien novetat, i també els ginys, màquines i invents que eren els símbols del progrés.

Aquestes noves fires, anomenades Exposició Universal des que Londres organitzà la primera el 1851, van comportar un altre canvi notable, que fou el de la urbanització de grans espais, on es van construir restaurants, hotels i instal·lacions

destinades a l'oci i a l'entreteniment, perquè les exposicions se celebraven durant mesos. Aquests esdeveniments desencadenaven una gran activitat comercial i convertien les ciutats en capitals del món, en pols d'atracció de visitants del país i en punts de trobada de les classes dirigents i de l'alta burgesia dels països rics que s'hi desplaçaven, perquè estimulaven el turisme d'elit.

L'èxit de les primeres exposicions universals fou tal que de seguida tots els països industrialitzats es van abocar en l'organització d'exposicions, fires o salons temàtics, especialitzats en sectors concrets com ara l'automòbil, l'electricitat, l'agricultura i la ramaderia, etc., als

quals s'hi van afegir més endavant els productes de la llar, el turisme i una àmplia llista de temes. L'interès que van despertar feu que ciutats mitjanes organitzessin també les seves fires temàtiques o multisectorials, un fenomen que s'encomana a les ciutats més petites i als pobles industrials, que van incorporar i adaptar l'experiència al seu calendari festiu. Encara tenen lloc els caps de setmana, i l'oferta d'entreteniment es manté en el format d'atraccions com els cavallets, les tómboles i els espais de tir, els autos de xoc..., tot plegat acompanyat de les tradicionals xurreries.

L'èxit de les atraccions presents a les exposicions internacionals, i el fet que des del segle XVIII a totes les ciutats d'Europa es van convertir els jardins públics, i també els privats, en espais d'oci i lleure, feu néixer, a les grans ciutats del món, les instal·lacions permanents conegudes com a Parcs d'Atraccions, que després de la Segona Guerra Mundial van transformar-se, als Estats Units, en Parcs Temàtics. Fou Walt Disney qui va materialitzar el concepte d'un espai on s'ofereixen espectacles que «poden ser vistos, escoltats i viscuts de manera totalment diferent de com es viu la vida convencional», en una realitat. I aquesta és la principal diferència respecte als parcs d'atraccions als quals va dedicat aquest dossier.

### EMOCIONS INÈDITES

Les grans exposicions universals van donar a conèixer els primers ginys mecànics capaços de proporcionar emocions inèdites, bona part dels



←

Un dels primers parcs de Barcelona: **Saturno Park** a la Ciutadella.

FARGAS (C. 1921).  
ARXIU FOTOGRÀFIC CENTRE  
EXCURSIONISTA DE CATALUNYA





La nòria del  
**Prater de Viena.**

RALF ROLETSCHKEK



Els jardins del Tívoli,  
a Copenhaguen.

MALTE HÜBNER

quals ja es coneixien des de feia centenars d'anys per a altres usos, però que les aplicacions tecnològiques van convertir i converteixen en autèntiques atraccions encara avui. Els ascensors, les bàscules o les escales mecàniques —el parc temàtic Ocean Park de Hong Kong disposa de 800 m seguits d'escales mecàniques cobertes i exteriors, el circuit més llarg del món, que salva els notables desnivells del parc—, ja no ens sorprenen perquè formen part de la nostra quotidianitat. Permanents, inalterables a l'interès de tothom són els trens —i qualsevol de les seves derivades, com els tramvies o els telefèrics—, que són els mitjans de transport més emprats pels parcs temàtics per traslladar els visitants d'una punta a l'altra de les grans extensions que ocupen.

### LES MUNTANYES RUSSES

Entre les atraccions més famoses i amb més aplicacions tècniques destaquen les muntanyes russes, que des del segle XV es feien servir especialment a la regió de Sant Petersburg, on eren anomenades *muntanyes de gel*, aprofitant zones amb pendent i gelades sobre les quals s'instal·laven estructures de fusta per on la gent baixava, a gran velocitat, enfilats en trineus. Adaptar l'atracció en països que no tenien les condicions climàtiques de Rússia requeria la construcció d'una estructura de fusta —més endavant fou de ferro— que podia ser utilitzada durant tot l'any.

La primera adaptació està documentada el 1817 a París, de la mà de l'empresa Les Montagnes Russes, però fou l'enginyer nord-americà



### EL PRATER DE VIENA

Inaugurat com un parc jardí el 1766 per celebrar el 50è l'aniversari de la coronació l'emperador Francesc Josep I, el parc d'atraccions de Viena ofería a principis del segle XIX atraccions com el Panorama, que transportava els visitants a Praga, París o Londres a través d'una pintura panoràmica on es veien els monuments més emblemàtics, com si l'espectador fos en un mirador. L'atracció Venècia a Viena recreava aquesta ciutat italiana, amb els canals i les góndoles. A mitjan segle XIX tenia 9 carrusels, 15 boleres, 3 gronxadors, 3 teatres de marionetes i molts locals de venda de vi i cervesa, i el 1873 acollí l'Exposició Universal. Les primeres pel·lícules que es van projectar a Àustria es van fer al Prater. La seva imatge icònica és l'estructura dacer de la gran Wiener, la roda.

### EL TÍVOLI DE COPENHAGUEN

El 15 d'agost del 1843 s'inaugurava el jardí d'atraccions del Tívoli, a Copenhaguen. El promotor, Georg Carstensen, havia obtingut del rei Cristià VIII, a canvi d'un lloguer anual, uns terrenys de 6 ha situat fora les muralles de la ciutat. Carstensen va convèncer el monarca de fer el complex de lleure amb aquestes paraules: «Quan el poble es diverteix, no pensa en la política».

El nom, Tívoli, era un homenatge als grans jardins que l'emperador Adrià manà construir a la Vil·la Adriana, a Tívoli. Fou també a Tívoli on Hipòlit d'Este, cardenal, duc de Ferrara i Mòdena, va encarregar la construcció d'un palauet renaixentista envoltat d'un jardí excepcional, amb més de 500 dolls.

El Tívoli de Copenhaguen, un parc d'atraccions envoltat de jardins, recorda l'esperit d'aquells llocs.





FRÉDÉRIC BISSON

---

## FABRICANTS D'ATRACCIONS

---

Durant la postguerra van néixer moltes de les petites empreses que durant una cinquantena d'anys van fabricar atraccions de fira; algunes van prosperar i van esdevenir les grans del sector a partir dels anys seixanta del segle xx. Entre les que han desaparegut destaquen la dels germans Pérez-Ezquerria, que aconseguí un èxit extraordinari en la fabricació i venda de pistes d'autos de xocs i que va fer néixer i créixer Construcciones para Ferias y Parques de Atracciones, S.A. (SAFECO), que va començar fent de proveïdor de components i que avui és una de les principals empreses del sector a Espanya; exporta el 80 % de la producció i té un producte emblemàtic, el Saltamontes o Canguro.

Els germans Robles Bouso van esdevenir un dels principals fabricants d'atraccions als anys setanta del segle xx, amb exportacions a països llatinoamericans i a Europa. Van subministrar els seus productes —un catàleg de més de 30 atraccions— als principals parcs d'atraccions d'Espanya, i van proporcionar atraccions

estrella com són Látigo, Calypso, El Pulpo i Fórmula 1.

L'any 1960 Joaquim Falgàs va fundar, a Girona, una empresa especialitzada en màquines que funcionaven amb monedes. Els locals que les reunien s'anomenaven *salones recreativos o deportivos*, i les màquines infantils s'activaven amb monedes i es trobaven a tots els centres i carrers comercials del país. Tot va començar el 1965, quan va encarregar el disseny d'un cavall mecànic d'alumini que li va fabricar un taller de Terrassa i que s'activava amb la introducció d'una pesseta. L'èxit fou tan gran que abandonà la línia que fins aleshores havia mantingut el negoci, l'explotació de les màquines *flipper*, o *pinballs*, que compraven i distribuïen pels bars a canvi d'un percentatge de la recaptació.

Avui Comercial Falgàs té tres plantes de producció, dues a Castelló d'Empúries, una a Vilamallà i una a la Xina; gestiona Topdiver, que explota 2.400 màquines repartides per tot Espanya, i conserva, al peu de la carretera de Figueres a Roses, un mercat de segona mà inconfusible.

LaMarcus Thompson qui va patentar, el 1885, el que es considera la primera muntanya russa moderna, que funcionava per gravetat, i que va batejar amb el nom de Roller Coaster. L'èxit fou tan gran que amb quatre anys ja n'havia construït més de 50 per als Estats Units i per a diferents països d'Europa, en constant evolució tecnològica per garantir la seguretat però també per augmentar les emocions amb revolts vertiginosos, amb desnivells cada cop més pronunciats... Una de les seves muntanyes russes es va inaugurar a Barcelona el 1888 en el marc de l'Exposició Universal d'aquell any.

La primera muntanya russa de què van poder gaudir els catalans fou, però, la que s'instal·là, el 1854, als **jardins dels Camps Elisis**, el primer parc d'atraccions de Barcelona, projectat per l'arquitecte Josep Oriol Mestres i Esplugas. El parc es va inaugurar l'any 1853, i ocupava un espai de 5 ha, equivalent a vuit illes de l'Eixample, entre el carrer Rosselló i Aragó i des del passeig de Gràcia fins al curs del Torrent de l'Olla, que baixava de Gràcia. De curta vida, només 19 anys entre el 1853 i el 1872, la muntanya russa tenia una estructura idèntica a la que s'havia instal·lat a París el 1817 i va esdevenir, juntament amb el castell de focs, una de les atraccions importades de França. Omplien el recinte tot de jardins, fonts, estanys, cafès, restaurants, salons, glorietses i una gran esplanada polivalent on es podia instal·lar un circ, celebrar una corrida de toros o fer curses de velocitat i espectacles esportius.



## «El Saturno Park, en el recinte del parc de la Ciutadella, ha estat considerat el primer parc d'atraccions modern a Catalunya.»

Completaven l'oferta lúdica els billars a la francesa, pavellons de tir, gronxadors, cavallets i gàbies d'aus exòtiques.

El **Saturno Park**, en marxa entre el 1911 i el 1926 en el recinte de l'actual parc de la Ciutadella, ha estat considerat el primer parc d'atraccions modern a Catalunya; imitava el Luna Park de Nova York. Les instal·lacions estrella eren les muntanyes russes, batejades amb els noms de Los Urales, Water Chute — un tobogan d'aigua— i El Gran Tobogan. De fet, les muntanyes russes han estat les grans protagonistes de molts parcs d'atraccions de Barcelona: la del Tibidabo; l'Scenic Railway del Turó Park, de 14 m; la del Miramar, i especialment la del Parc d'Atraccions de Montjuïc, a més de ser una de

↓  
Fotografia estereoscòpica del Gran Tobogan del Saturno Park, de 1905.

PINILLA. ARXIU FOTOGRÀFIC CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA

les atraccions més concorregudes de totes les fires que celebren festes de tot tipus al llarg del país. La seva tecnologia complexa ha evolucionat al llarg del temps i avui incorporen els últims avenços tècnics, basats en els principis bàsics de la inèrcia, la gravetat i la força centrípeta.

L'any 1960 Disneyland introduí una gran innovació en les muntanyes russes: l'acer tubular; la Matterhorn Bobsleds és una reproducció a escala 1/100 del Matterhorn, la gran muntanya suïssa. A Europa, l'enginyer Anton Schwarzkopf va començar a dissenyar nous models de muntanyes russes cada cop més sorprenents. Rèpliques dels models antics de fusta funcionen, modernitzats, als parcs de Kennywood, a prop de Pittsburgh (Pensilvania, Estats

Units) i a Big Dipper, a Blackpool Pleasure Beach (Gran Bretanya).

### LES GRANS RODES

Al costat de la muntanya russa, la gran roda, coneguda a casa nostra amb el nom castellà de *noria* (*ferris wheel*, en anglès), té el seu origen en l'estructura de les sínies o rodes de calaixos. El 1891 l'enginyer nord-americà Georges W. Ferris va construir a Chicago una roda gegantina de ferro i acer, de 80 m de diàmetre i 250 m de circumferència, que disposava de 36 cabines amb una capacitat per a 60 persones, i es movia amb dos motors de 1.000 CV de potència. Era més alta que qualsevol dels gratacels que aleshores s'havien construït a la ciutat i també que l'Estàtua de la Llibertat.





Ferris va presentar el projecte als promotors de l'Exposició Universal de Chicago, que finalment van acceptar de construir-la. El primer viatge d'aquella *noria*, que va tenir lloc el 16 de juny del 1893, fou un èxit extraordinari: durant el temps que va estar oberta aquella exposició, hi van pujar 1,5 milions de persones, cadascuna de les quals va pagar 50 cèntims. Els beneficis van ascendir a 700.000 dòlars. Fou desmuntada el 1906.

La rèplica més famosa de les primeres grans rodes és la Wiener Riesenrad, la *noria* ubicada a l'entrada del Prater, el gran parc d'atraccions de Viena, que reproduïx l'original del 1897, projectada per l'enginyer anglès Walter Basset, de 61 m.

La màgia de les grans rodes es manté viu, i també el seu desen-

volupament tecnològic. N'és un magnífic exemple la London Eye (1999), un dels grans miradors del món, amb 135 m d'alçària. Les més grans són la High Roller (2004), instal·lada a la zona comercial i d'oci de l'Strip, a Las Vegas (Estats Units); la de Nanchang, a la Xina (2009), de 160 m, i la Singapore Flyer (2008), de 165 m. L'empresa constructora Vahle, fundada el 1912 a Dortmund (Alemanya), especialista en la fabricació de monocarrils electrificats per a rodes automatitzades, ha construït la de Dubai, de 210 m (2019).

#### ELS ENTRANYABLES CAVALLETS

Els cavallets, o carrusells —de l'italià *carosello*—, destinats al públic infantil i als nostàlgics, tenen els seus precedents en uns ginys



Atraccions i teatre del Turó Park, el 1914.

IZARD, ARXIU FOTOGRÀFIC CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA

destinats a l'entrenament de la cavalleria dels exèrcits turc i àrab. Els primers es van construir per a l'ús de la cort francesa als jardins de Versalles, i a mitjan segle XIX ja formen part dels parcs d'atraccions, on incorporen una plataforma en què els animals i les carrosses es mouen en cercle sobre la base circular subjectada a un eix central. Fou el primer de molts canvis tecnològics, amb la introducció d'engranatges i cigonyals que van donar als animals el moviment característic de pujar i baixar, el motor elèctric, efectes de llum, etc.

Als primers animals, els cavalls que van donar nom a l'atracció, s'hi van afegir altres figures de fusta policromades, animals domèstics i salvatges primer, i, més modernament i amb altres materials, automò-



## «Els carrusels tenen els seus precedents en uns ginys destinats a l'entrenament de la cavalleria dels exèrcits turc i àrab.»

bils, avions, motocicletes i tota mena d'objectes, com per exemple, olles giratòries. Els van construir destres fusters i mecànics i els van popularitzar arreu, com el cas de la família Dentzel, documentada a Alemanya des del 1837 com a constructors de cavallets. El 1867 un dels membres de la família Dentzel instal·lat als Estats Units en va fabricar uns en aquell país.

Els cavallets més antics en funcionament a Europa són els del Letna Park de Praga, del 1892, avui en procés de restauració per part del Museu de la Tècnica d'aquesta ciutat. Al parc temàtic holandès d'Efteling es conserva l'Stoomcarrouselun, un carrusel de vapor datat el 1895. L'any 2006 es va instal·lar al Tivoli de Copenhagen el Himmelskibet o StarFlyer, el carrusel més gran del món, que s'ha convertit en un dels principals atractius del parc i que destaca perquè les cadires s'eleva a 70 m.

El primer cavallet accionat manualment del qual es té notícia a casa nostra és el que es va instal·lar als Camps Elisis de Barcelona i és protagonista d'un dels gravats d'una auca que publicitava aquest parc. Uns cavallets elèctrics es van inaugurar al Saturno Park de la Ciutadella; per la seva banda, els cavallets del Turó Park, construïts per l'empresa Torra, destacaven per les seves dimensions i elegància; era un giny magnífic de 15 m de diàmetre, amb 12 cavalls, 6 lleons, 3 elefants, 4 camells... i capacitat per a 150 persones. El més modern i de grans dimensions fou el que es posà en marxa l'any 1966 a Montjuïc.

### ELS PARCS DE LA BURGESIA

Iniciativa de Josep Bertrand i Manuel Girona, el **Turó Park** va tenir una curta vida, entre els anys 1912 i 1927. Ocupava una gran extensió de terreny entre la Diagonal i la Via Augusta, 10 vegades més gran que el parc actual, i aquesta no era l'única singularitat, perquè, a més de ser un parc d'atraccions amb muntanyes russes, carrusel, un gran envelat, pistes de tenis i de patinatge, i les atraccions més convencionals, va destacar per acollir exhibicions espectaculars, com per exemple l'enlairament de globus aerostàtics o els llançaments amb paracaigudes, i l'exhibició que el 1913 va fer el pilot francès Pomet, que va sortir amb el seu monopla de l'aeròdrom del Prat de Llobregat i al cap de 4 minuts sobrevolava el parc. El 1913 el recinte acollí el primer Saló de l'Automòbil organitzat pel Reial Automòbil Club de Catalunya, amb la presència de les principals marques automobilístiques del moment.

Els empresaris francesos del món dels parcs d'atraccions van aterrar a Barcelona com a grans constructors o subministradors d'atraccions, però també com a inversors en projectes complexos, com és el cas de l'**hotel de luxe de l'Arrabassada**, inaugurat el 1899, i dissenyat per l'arquitecte francès Maurice Lechevallier Cheignard; el 1909 va esdevenir casino de la mà de la Rabassada SA Inmobiliària de Sports y Atracciones, de capital francès, que amplia l'hotel i construeix el tramvia amb una moderna estació d'origen, el Saló Craywinckel.



### ELS AUTOS DE XOC CASPOLINO

L'any 1905 Assumpció Barrachina Sancho, nascuda a Casp, començà a treballar al capdavant d'una tómbola que resseguia fires i festes arreu de Catalunya. Aviat afegí al negoci uns cavallets de tracció animal, fins que va poder introduir els elèctrics.

Fou la primera empresa espanyola que va incorporar una pista d'autos de xoc a les seves atraccions de fira quan, amb el seu marit, Narcís Orís, van desmuntar un dels cotxes que havien comprat, van estudiar-lo amb detall i van construir la primera atracció d'autos de xoc d'Espanya, que batejaren amb el nom de Caspolino, en record de Casp, la ciutat on havia nascut Assumpció. Els cotxes de xoc ja funcionaven en alguns parcs d'atraccions des del 1920, però fins que no es van introduir la goma protectora i el sistema d'alimentació elèctrica no es van popularitzar.

El 1941 els Orís Barrachina van instal·lar una pista d'autos de xoc a la plaça de Gal·la Placídia de Barcelona, juntament amb uns cavallets. L'èxit fou tan gran que les seves pistes d'autos de xoc van ser presents en fires i festes arreu del país.

El 6 de febrer de l'any 2005, Encarnación Moreno, neta de la propietària, va tancar el miniparc d'atraccions; l'Escola Bressol Municipal Caspolino, al mateix barri de Gràcia, conserva un cavallet de les antigues atraccions.

# Engranatges que donen vida

Lluís Ribas Duran / Constructor d'autòmats i conservador del Museu dels Autòmats del Tibidabo

**De ben petit, quan els pares el portaven al Tibidabo, el que més fascinava Lluís Ribas era el Museu dels Autòmats. Avui és mecànic industrial, professor de formació professional d'aquesta matèria i, des del 2002, conservador del Museu d'Autòmats del Tibidabo. Fa més de 25 anys que estudia els autòmats, els restaura i en fabrica de propis. Sempre li han interessat el misteri de l'il·lusionisme, la màgia, l'espectacle de fira, però sobretot el fascina treure l'entrellat del que hi ha al darrere: els engranatges que ho fan possible. Té un taller a Castellbisbal, on també ha muntat un petit museu.**

**Què és un autòmat?** Des del punt de vista lúdic (no industrial) és un personatge que reproduïx els moviments, actituds o activitats d'un ésser humà a través de mecanismes, per tal de distreure o crear un petit espectacle per al públic.

**Són joguines antigues?** Els autòmats no són joguines, ja que són delicats en la construcció i en els seus moviments. De fet, no serveixen per jugar perquè sempre fan el mateix. Estaven al servei de l'oci i la distracció des dels inicis i fins que pràcticament van desaparèixer del mercat.

**Com es va formar en la reparació i la construcció d'autòmats?** En vaig aprendre de manera autodidacta. Com a mecànic industrial de seguida vaig comprendre com funcionaven internament els autòmats. Així que vaig començar a construir-ne a casa de manera desinteressada, amb quatre eines i una taula d'estudi. També vaig viatjar a Suïssa i al centre de França, on hi ha museus molt importants, i vaig entrevistar-me amb els seus restauradors.

**Quina mena de sistemes accionen els autòmats?** Els autòmats clàssics

utilitzen la tecnologia mecànica: eixos, lleves, excèntriques, palanques, engranatges, pinyons i cadenes, etc. De tota manera també n'hi ha que es mouen hidràulicament o eòlica. En general, però, i per una qüestió de ser pràctics, la font d'energia fonamental és l'electricitat.

**La mecànica és una tecnologia antiga, però... "tecnologia antiga" vol dir "tecnologia senzilla"?**

La tecnologia antiga encara s'utilitza avui dia. Per exemple, un robot, que podríem veure com l'evolució natural dels autòmats, continua utilitzant els mateixos elements mecànics de sempre. Des d'aquest punt de vista no es pot parlar de tecnologia antiga o moderna. El que realment és complex avui dia és la gestió actual del moviment dels mecanismes o motors dels robots, que es fa per mitjà dels ordinadors. De tota manera, fixem-nos en el fet que la tendència és reduir al màxim els mecanismes d'una màquina per tal d'estalviar ajustos feixucs. Les velles tecnologies, per tant, són complexes des del punt de vista dels ajustos i de l'eficiència.

**Restaurant autòmats antics, s'ha trobat sorpreses?** El que més m'ha encuriat d'aquest ofici és veure

com les solucions que jo aportava de manera autodidacta a l'estudi d'un moviment, per exemple, d'un braç, era exactament la solució que aportaven els antics mestres constructors d'autòmats. Posteriorment, quan vaig començar a treballar de restaurador, en veure l'interior dels autòmats, em vaig adonar que les solucions que s'havien aplicat eren similars o iguals.

Si parlem d'altra mena de sorpreses, haig de dir que hi he trobat algun paquet de diners embolicats o inscripcions fetes a l'interior dels autòmats, i també un document escrit en què es demanava que qui veiés aquell autòmat es posés en contacte amb una adreça, pràcticament incomprendible.

**Al Tibidabo s'hi exposen més de 40 peces dels segles XIX i XX, de diferents països. Esmentin's la més emblemàtica.**

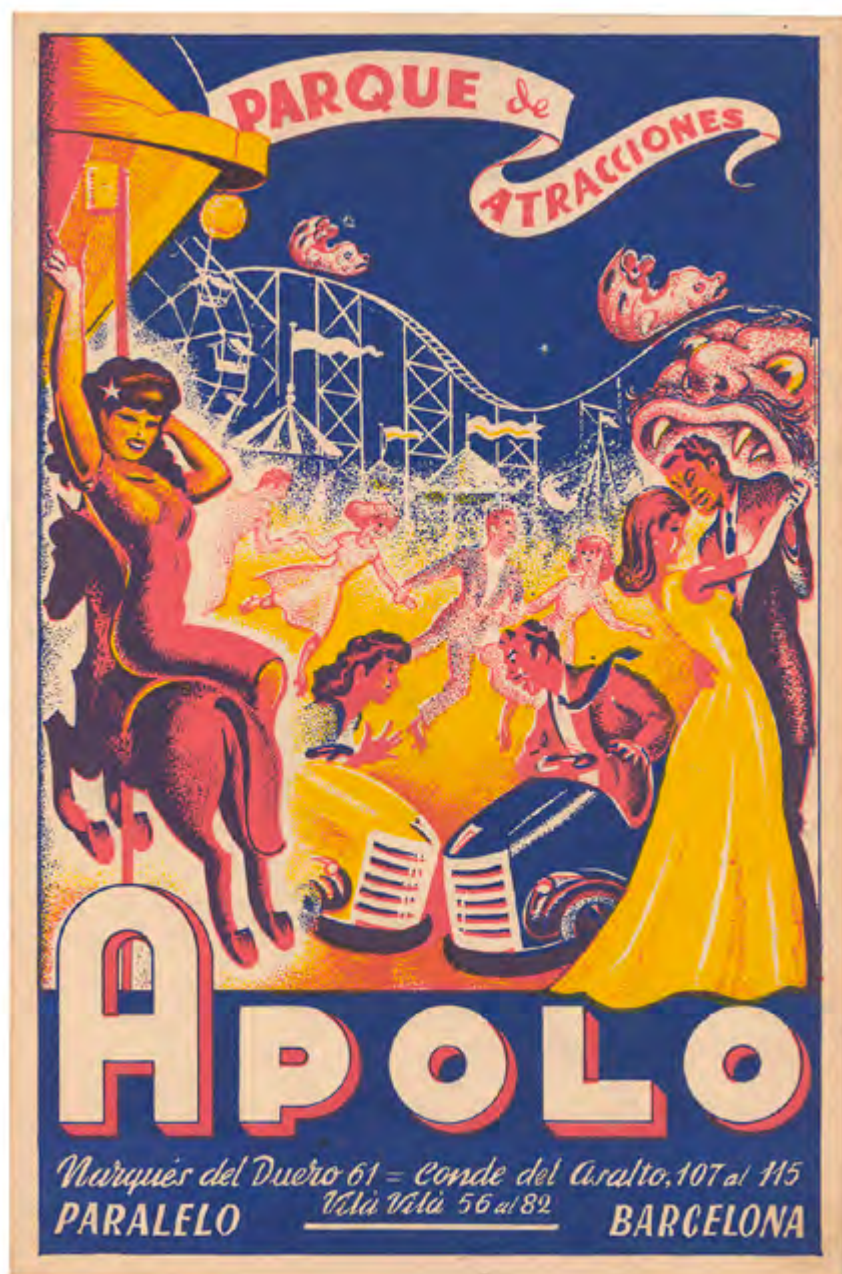
Evidentment, la més emblemàtica és La Monyos, que reproduïx l'estètica de l'actriu que a principis del segle XX actuava pels teatres del Paral·lel de Barcelona. El més curiós d'aquest autòmat és que és de construcció francesa. Quan va arribar aquí van veure que aquest pallaso [noi] s'assemblava molt a La Monyos [noia] i el van transformar.



← El Pallaso mandolinista, la peça més antiga (1880) del Museu d'Autòmats del Tibidabo.

PARC D'ATRACCIONS TIBIDABO





← Cartell d'Atracciones Apolo (1942), dissenyat per R. Arenys.  
MARC MARTÍ

### ELS PARCS MÉS POPULARS

Durant els mesos de l'Exposició Internacional del 1929 s'instal·là a l'antiga pedrera de la Foixarda, darrere del Poble Espanyol, una zona d'atraccions desmuntables que va tenir molt d'èxit, el **Maricel Park**. Finalitzada l'exposició, una part de les atraccions es van traslladar a la zona de **Miramar**, on del 1930 al 1936 van esdevenir un parc d'atraccions molt popular, que quedava connectat amb el port i els banys de Sant Sebastià amb el magnífic aeri dissenyat per l'enginyer Josep Rodríguez-Roda. El conjunt del parc destacava també per la il·luminació i una potent imatge corporativa. La Guerra Civil va posar fi al projecte.

**Atracciones Apolo**, fundada al Paral·lel el 1935, va sobreviure a la Guerra Civil i la seva vida es va allargar fins al 1990, quan fou convertida en un saló de màquines i videojocs. La seva longevitat s'explica per l'èxit de la sala de ball Apolo, i també per la singularitat de les seves atraccions: una muntanya russa subterrània, les Coves del Drac, un Photomaton i un Autòdrom amb el qual se circulava per diferents ciutats del món.

L'últim parc d'atraccions inaugurat a Barcelona fou el de **Montjuïc**, impulsat per l'alcalde Porcioles i que va ocupar l'espai de les barraques de Tres Pins. Inaugurat per Franco el 1966, va viure els anys d'esplendor entre el 1970 i el 1980, i el seu èxit propicià la reobertura del telefèric del port (que s'havia inaugurat el 1931 i que va funcionar fins al 1942), i del funicular fins al castell de Montjuïc. El parc entrà en decadèn-

En un entorn de gran luxe, les atraccions eren molt potents: la Water Chute, amb una rampa de 65 m de llargada i un pendent per on lliscava una barca fins al llac artificial; la Maison Hantée o Casa Encantada; Le Palais du Rire, amb miralls distorsionadors; el Cake Walt, que era un terra mòbil, i especialment l'Scenic Railway, una espectacular instal·lació construïda per la Thomson Scenic Railway, l'empresa fundada per l'enginyer Thomson, inventor de les muntanyes russes modernes, que tenia més d'1 km de recorregut que s'adaptava a l'orografia i va ser construïda expressament per a la

Rabassada, amb imponents estructures de fusta i ferro, i 4 túnels. És considerada com una de les més boniques del món.

Tot i la clausura del casino poc temps després de la posada en marxa, l'hotel i el restaurant aconseguiren un èxit notable i es van convertir en el centre de l'alta societat barcelonina, molt especialment quan la Mancomunitat de Catalunya arranjà la carretera, de manera que la burgesia i l'aristocràcia podien lluir els seus espectaculars automòbils. Això es va acabar el 1934, quan els creixents problemes de seguretat, a la carretera i a tot el parc, n'acabaren provocant el tancament.

cia la dècada dels noranta; no va poder fer front el nou model de parc temàtic que significà la inauguració de PortAventura.

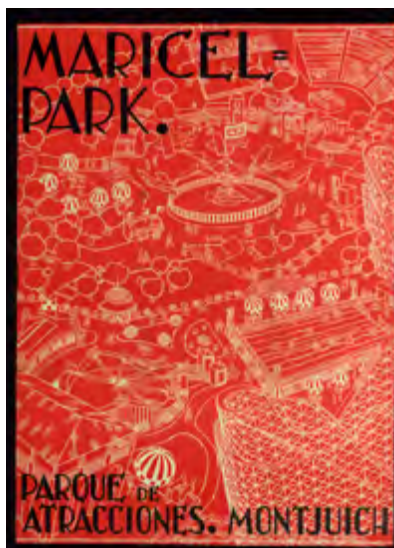
### EL TIBIDABO, MOLT MÉS QUE UN PARC D'ATRACCIONS

El farmacèutic Salvador Andreu i Grau, que el 1898 havia traslladat la seva residència i els laboratoris a Sant Gervasi, va convertir el **Tibidabo** en un projecte urbà que, a més del repte de posar en marxa un parc d'atraccions, i d'urbanitzar la muntanya, n'havia de solucionar un altre de més complex, la connexió amb Barcelona, i ho va fer de la mà del funicular i del tramvia, que, per si sols, van ser les primeres grans atraccions del Tibidabo.

L'ambició del projecte es va materialitzar amb la creació, el 1899, de la Societat Anònima El Tibidabo, de la qual eren accionistes, a més del doctor Andreu, Ròmul Bosch i Alsina, president del port; Francesc Simon, fundador de l'editorial Montaner i Simon; Josep Garí, de la Banca Arnús-Garí, i Romà Macaya, de la

societat Ferrocarrils de Montaña de Grandes Pendientes, entre altres. Al capdavant del projecte tècnic del parc, del funicular i del tramvia hi havia l'enginyer Marià Rubió i Bellver, que en va ser el director fins al 1929, quan passà a dirigir l'Exposició Universal.

El 29 d'octubre del 1901 inauguraven el funicular i el tramvia, i amb ells s'obria camí a convertir el Tibidabo en un parc d'atraccions, la primera de les quals fou l'estació de coloms missatgers que la Real Sociedad Colombófila de Catalunya inaugurà el 1903. L'any següent ja funcionava el Gran Restaurant i l'Observatori Astronòmic de la Reial Acadèmia de Ciències i Arts de Barcelona, pagat per l'industrial Camil Fabra i Puig. A partir d'aleshores el Tibidabo s'omplí d'atraccions: el Tiro Flobert, la pista de patinatge, el gran telescopi, l'Hotel Restaurant Coll, la prolongació del tramvia fins a Vallvidrera i la construcció de l'edifici del Museu de les Ciències Físiques Mentora Alsina, patrocinat per Ferran Alsina Parellada.



← Cartell del **Maricel Park**, obra de Francesc Fontanals de 1929.

També s'hi va construir el Casino Internacional, amb sales de joc, teatre i bar, però la seva curta vida —va restar actiu només durant tres anys— contrasta amb la longevitat de les atraccions: el ferrocarril en miniatura, el gramòfon gegantí, els miralls deformatos, els telescopics i les ulleres de llarga vista, les màquines expenedores de postals i xocolatines, i les grans i emblemàtiques

→ **La talaia, la roda i els cavallets**, tres atraccions emblemàtiques del Tibidabo.

AINHOA GOMA. PARC D'ATRACCIONS TIBIDABO

→ Inaugurat el 1915, el **Ferrocarril Aeri**, avui anomenat Embruixabruixes, va ser la primera gran atracció del Tibidabo.

AINHOA GOMA. PARC D'ATRACCIONS TIBIDABO

## COL·LECCIÓ DE MARIONETES HERTA FRANKEL

Museu de Titelles del Marionetarium

En el recinte del Tibidabo trobem el Marionetarium, un teatre museu que és també un espai dedicat a la creació, l'animació, la difusió i la formació en tota mena de titelles.

El museu el componen més de sis-centes peces curiosament conservades i catalogades i és l'única col·lecció de marionetes d'Europa que segueix en escena després de setanta anys d'història. Inclou una gran varietat de formes i tècniques teatrals: màscares, ombres, titelles, titelles de quant, titelles de vareta i teatre negre... Hi són presents peces valuoses que són obra de grans mestres constructors europeus dels últims setanta anys.

Tot plegat és el llegat de Herta Frankel, ballarina i artista de marionetes vienesa que es va fer molt popular a la dècada de 1930, quan va fer gires

per tota Europa. Va arribar a Barcelona a l'any 1941 i dos anys després es va integrar en la companyia de varietats Los Vieneses, on combinava el ball amb les marionetes. A més, va ser una pionera en l'ús de titelles i ninots a la televisió, en el seu treball a l'emissora de TVE a Miramar de Barcelona, amb creació de personatges entranyables que resten en la memòria col·lectiva de diverses generacions. El 1961 funda la seva companyia de marionetes que continua viva avui amb seu al Tibidabo. Disposar d'aquest espai al parc d'atraccions permet preservar i donar a conèixer aquest patrimoni tan valuós i singular.

→ Companyia de Marionetes **Herta Frankel**









# PortAventura

## L'ATRACTIU TÈCNIC D'UN PARC TEMÀTIC

Ja fa més de 25 anys de la inauguració, a la comarca del Tarragonès, del primer parc temàtic de la península Ibèrica: PortAventura. Un complex recreatiu que forma part de l'espai del Centre Recreatiu i Turístic (CRT) de Vila-seca i Salou.

El CRT ocupa unes 825 ha, de les quals només una part forma PortAventura World, dins el qual hi ha el PortAventura Park, amb una àrea infantil, SésamoAventura, el Costa Caribe Aquàtic Park i el parc Ferrari Land.

PortAventura forma un enorme parc temàtic, un gran espai de consum, diversió i entreteniment en el qual tots els elements segueixen un guió, una narració fantàstica, en un espai artificialitzat que guarda relació amb territoris de diferents parts del món: la Mediterrània, la Polinèsia, la Xina, Mèxic i el Far West. A cada àrea hi ha les corresponents atraccions ambientades d'acord amb l'espai geogràfic corresponent, a més dels comerços i restaurants, que també ofereixen productes típics de la zona. En tot el conjunt hi ha més de 75 atraccions, aptes per a tot tipus de públic, que es divideixen en fortes, moderades i infantils.

El parc va ser dissenyat pels tècnics de l'empresa nord-americana de parcs temàtics Busch Entertainment Corporation. Actualment la propietat del complex és del grup Investindustrial, amb seu a Londres, així com del fons d'inversió KKR.

El nombre de visitants al conjunt de PortAventura s'apropava als cinc milions abans de la pandèmia de la Covid-19. Pel nombre de visitants i atraccions, el parc està entre els primers d'Europa (cinquè o sisè, segons els anys). La plantilla de treballadors era de prop de 2.000 l'any 2018, i el parc ha contribuït molt a la millora de la qualitat turística de la Costa Daurada.

Un aspecte molt interessant dels parcs temàtics és que hi ha un tipus de turisme que els visita perquè té un enorme interès per les grans atraccions, la tecnologia i per poder comparar les sensacions que s'experimenten. El disseny i/o la fabricació de les atraccions correspon a empreses enginyeres internacionals molt especialitzades i conegudes, com ara Intamin Amusement Rides, amb fabricació a Suïssa i als Estats Units; Bollinger & Mabillard, amb seu a Suïssa; Custom Coasters International, dels Estats Units, o Mack Rides, amb seu a Alemanya i que al segle XIX fabricava carruatges. Les populars muntanyes russes Dragon Khan i Shambala són productes de Bollinger & Mabillard, dos enginyers que van començar treballant a Intamin AG, encara que la primera va ser dissenyada per l'enginyera Büro Stengel GmbH. Aquesta mateixa empresa va dissenyar el Furius Baco, tot i que la fabricació va correspondre a Intamin.

Algunes de les muntanyes russes de PortAventura han estat pioneres

i han ocupat llocs d'honor mundial per les innovacions que han incorporat. El Dragon Khan va ser durant molts anys la muntanya amb el llaç (*loop*) de més alçària (36 m) i encara avui està entre els deu primers, i el Shambala se situa entre les atraccions més altes, amb més caiguda i més ràpides. El Furius Baco té un sistema de llançament semblant al dels avions des d'un portaavions; els usuaris tenen els seients fora de les vies, com si anessin a les ales d'un avió. El Red Force té un sistema d'acceleració magnètic. Disseny, materials, velocitat, acceleració aconseguida en pocs segons, sistemes de llançament, sistemes de frenada, alçàries assolides, recorreguts en posició invertida, voltes de campana, sensació d'ingravedesa, geps que té la muntanya russa, etc., són elements de debat entre els aficionats a aquestes atraccions, que, a més, solen tenir bons coneixements tècnics.

Un parc temàtic, a més d'entreteniment i diversió, ha d'oferir cultura, i PortAventura compleix aquesta condició, tant des del punt de vista humanístic com del científicotècnic. Així, fins i tot les màquines del tren que fa el recorregut pel parc tenen interès tècnic i històric, perquè són reproduccions de les locomotores dels ferrocarrils que van unir l'est i l'oest dels Estats Units.

**JOSEP OLIVERAS SAMITIER**

CATEDRÀTIC D'ANÀLISI GEOGRÀFICA  
REGIONAL DE LA URV





## «El Ferrocarril Aeri, un espectacular monorail elèctric, era una autèntica meravella tècnica que destacava també per la seva audàcia.»



↑  
La muntanya russa del **Tibidabo**.  
AINHOA GOMA.  
PARC D'ATRACCIONS TIBIDABO

ques atraccions que competien amb les dels altres parcs d'atraccions de Barcelona que es van posar en marxa entre els anys 1908 i 1912, com fou el Casino de l'Arrabassada, el Saturno Park i el Turó Park, al mateix temps que la revista *Barcelona Atracció* feia la primera promoció turística de la ciutat arreu del món.

D'aquesta primera etapa destacà l'atracció Ferrocarril Aeri, un espectacular monorail elèctric dissenyat per Marià Rubió i Bellver inspirat en el primer monorail inaugurat el 1901 a Wuppertal (Alemanya), amb 500 m de recorregut, dos túnels amb miralls i llums de colors, amb vagonetes per a 10 passatgers i amb moltes mesures de seguretat, una autèntica meravella tècnica que destacava també per la seva audàcia, dissenyada i produïda totalment per empreses catalanes.

Aquesta atracció emblemàtica, encara avui en funcionament, es va posar en marxa el 1915.

L'any següent es va inaugurar, amb molt d'èxit, l'exposició temàtica sobre la Primera Guerra Mundial, que constava de diorames a escala real amb uniformes, armes, banderes i plànols en relleu de Verdum, del Somme i altres batalles importants, que s'amplià amb una magnífica col·lecció de soldats de plom cedida per Artur Llovera.

L'atracció La Talaia, en marxa des del 1921, formada per dues grans torres metàl·liques que sostenen un braç mòbil a l'extrem del qual penja una cistella amb capacitat per a 8 persones, va assolir de seguida la categoria de símbol del Tibidabo, especialment perquè està il·luminada de nit. Des de la cistella, i en un dia clar, es poden veure fins a 80 pobles de Catalunya. És una obra d'enginyeria construïda per l'empresa Suministro de Construcciones Metálicas Hijo de Miquel Mateu.

En la mateixa línia d'innovació i audàcia, el 1928 es posà en marxa l'Avió Captiu, una rèplica del trimotor alemany Rohrbach Roland que el 14 de desembre del 1924 havia fet el primer vol comercial de Madrid a Barcelona per la companyia Iberia. Fou, una vegada més, dissenyat per Marià Rubió i construït als tallers Estrada de Sama. Pintat inicialment de groc llampant, aquest color fou substituït després per un potent blau, per acabar finalment vermell. L'última restauració va tenir lloc el 2017, quan s'avaluà que havia fet més de 47.000 viatges, més de 140.000 voltes i 18.000 quilòmetres.

La construcció de l'hotel La Florida (1925) i la col·locació de les antenes de Ràdio Barcelona, la primera emissora de l'Estat (1926), culminaren un projecte que, passats els anys difícils de la guerra, recuperà embranzida gràcies a les diferents modernitzacions. Ara bé, a partir del 1992, el recinte entra en crisi amb diferents projectes fallits, i això va fer actuar l'Ajuntament de Barcelona, que el 2000 el va comprar i li donà una nova vitalitat amb la introducció de potents atraccions de la mà de la gestió pública del parc d'atraccions més antic d'Espanya i un dels primers d'Europa. ■

ROSA SERRA ROTÉS  
HISTORIADORA

### PER SABER-NE MÉS

- BROTONS, Ròmul, *Parcs d'atraccions de Barcelona, des de 1853 a l'actualitat*, Col·lecció Orígens, Editorial Alberti, Barcelona, 2011.
- DAMÉ, Josep, *Tibidabo*, Ajuntament de Barcelona, 2006.
- ESPINET, Eva, *Apolo, 75 anys sense parar de ballar*, Comanegra, Barcelona, 2018.
- GARRIGA BOSCH, Sergi, *El Tibidabo i la concepció metropolitana de Barcelona*, Màster en Teoria i Història de l'Arquitectura, Departament de Composició Arquitectònica, Teoria i Història de l'Arquitectura, UPC-BarcelonaTech, juny del 2012.
- LUQUE, Eugeni, ARMENGOL, Ferran, HARO, Miguel Angel i URKIDOLA, Carlos, *Un segle pujant al Tibidabo*, Ajuntament de Barcelona, 2002.
- LÁZARO DÍAZ, Antoni, *El Tibidabo des de dins. Història d'un parc d'atraccions*, Blume, Barcelona, 2004.
- OLIVERAS i SAMITIER, Josep, *L'aventura de Portaventura. L'evolució i l'impacte del parc temàtic*, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona, 2019.

# LA FERRERIA I TALLER METAL·LÚRGIC DE RUPIT

La ferreria taller de Can Rovira és una peça clau per explicar l'evolució de l'ofici de ferrer des de la producció artesanal del segle XVIII fins a la mecanització d'inicis del segle XX.

TEXT LLUÏSA AMENÓS / FOTOS OFICINA DE PATRIMONI CULTURAL. DIPUTACIÓ DE BARCELONA

El març del 2020, l'Ajuntament de Rupit i Pruit va rebre en llegat testamentari l'edifici i els béns mobles de la casa Rovira, un immoble que conserva un notable conjunt patrimonial relacionat amb les activitats productives desenvolupades per aquesta família entre els segles XVIII i XX, entre les quals destaca el treball del ferro. Per tal d'iniciar la valorització i donar accés públic a la Ferreria, l'Ajuntament va demanar assessorament a l'Oficina de Patrimoni Cultural de la Diputació de Barcelona, la qual, en el marc del programa *Assessorament i museïtzació d'espais i equipaments patrimonials*, va posar a l'abast del consistori els recursos tècnics i econòmics necessaris per poder documentar la col·lecció. Envoltada d'un paisatge privilegiat, i a prop del conjunt siderúrgic del

Ripollès, esdevé, doncs, un extraordinari exemple de l'evolució del treball del ferro a Catalunya.

La singularitat del conjunt rau en el fet que conserva en molt bon estat tant l'arquitectura com l'utilatge de dos tipus d'obrador que habitualment es troben separats: una ferreria preindustrial i un taller metal·lúrgic de la primera industrialització. Dos obradors emplaçats a la planta baixa de les finques dels números 8 i 6 del carrer Barbacana, datades al segle XVII.

#### EL PRIMER FERRER

La ferreria inicià l'activitat l'any 1711, quan un fadrister de la masia Rovira de Pruit s'hi establí de ferrer, i es mantingué ininterrompudament fins al 1973. És per aquesta raó que manté intacta l'estructura primigènia

i conserva el mobiliari i l'utilatge original. En un espai adjacent, s'hi troba el taller metal·lúrgic amb tots els elements propis de la primera mecanització de l'ofici: el torn de fressa, el trepant de columna, la mola d'esmolar i polir, la serra de vaivé i el conjunt d'embarrats que proporcionaven la força motriu.

La ferreria obre al carrer a través d'una portalada migpartida per un ampit que s'emprava com a mostrador-expositor. Aquest element constitueix un dels pocs exemples conservats d'aquest tipus d'estructures arquitectòniques que en altre temps foren habituals: al Centre Excursionista de Catalunya es conserva una fotografia de Joaquim Bordons, de l'any 1892, que reproduïx l'obrador d'un ferrer barceloní amb un mostrador similar.

→ Imatge d'un taller a la plaça de l'Oli de Barcelona, del 1908, que ens aproxima a l'ambient d'una ferreria com la de Rupit.

ARXIU FOTOGRÀFIC CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA





## «La singularitat del conjunt rau en el fet que conserva en molt bon estat tant l'arquitectura com l'utilatge original.»

Una àmplia finestra oberta al costat del portal d'accés garanteix l'entrada de llum a l'interior. Aquesta obertura presenta dos orificis als brancals, testimonis d'un sistema de tancament anterior amb embarrat. Els batents de fusta que clouen la porta i les finestres preserven dos elements excepcionals: les ferramentes originals —d'entre les quals destaquen les corretges de frontissa i la baula— i un conjunt d'empremtes gravades a la superfície exterior —possibles proves de marques de bestiar, ferradures, buixardes i altres eines.

L'interior dels espais és fosc, brut i ennegrit, com correspon a aquest tipus d'obradors. L'edifici, construït principalment amb pedra i fusta, s'asenta sobre el paviment natural de roca. Els dies de pluja, l'aigua s'escola a l'interior i genera greus problemes d'humitat. Per tal d'evitar inundacions, el sòl presenta un seguit de canalitzacions excavades a la pedra que travessen l'espai diagonal o transversalment, i desaigüen a la claveguera general. Malauradament, l'excés d'humitat ambiental ha afectat molt negativament la conservació dels elements patrimonials.

### ELS ESPAIS DE LA FERRERIA

La ferreria consta de dos espais: l'obrador, que dona al carrer, i la carbonera, situada just al seu darrere i adossada a la paret natural de roca. Ambdues estances es comuniquen a través de dues portes que delaten una transformació de l'espai primigeni, com veurem més endavant. Una tercera porta comunica amb el vestíbul i l'escala que puja a l'habitatge del primer pis. Una

quarta porta dona accés al taller metal·lúrgic.

La ferreria està presidida per una forn de planta circular, coronada per la xemeneia d'extracció de fums. Consta d'un fogó constituït per una estructura de ferro que conforma una mena de taula circular, sobre la qual encara hi ha restes de carbó. Al centre de la forn, per la part inferior, hi encaixa la tovera, o tub de canalització d'aire, que actualment funciona amb un ventilador elèctric. La xemeneia, feta a base de maó pla i tirants de ferro collats al sostre, dibuixa el característic volum troncopiramidal, bé que amb un perfil lleugerament esbiaixat.

La forn no es correspon amb l'original. La primigènia devia ser d'obra i estaria connectada amb la gran manxa que presideix la carbonera. A mitjan segle XX, es degué reformar amb l'objectiu de poder assumir els treballs de serralleria relacionats amb la construcció de l'emblemàtic pont penjat de Rupit.

Sota la forn, hi ha una pica de pedra que devia contenir l'aigua per trempar les eines de tall. Al costat s'alcen dues encluses sobre els seus respectius ceps. Una tercera enclusa més petita, o bigòrnia, és emplaçada enfront del sotaescala, just a l'entrada de la carbonera. Servia per executar treballs de precisió i la seva ubicació està relacionada amb el caixó de fusta que contenia l'oli per trempar les eines de tall.

L'utilatge de la ferreria està col·locat per sectors i en funció dels usos a què estava destinat: eines i productes pengen de barres i claus clavats a les parets o romanen col·locats en







### L'UTILITATGE DE LA FERRERIA DE CAN ROVIRA

L'Oficina de Patrimoni Cultural de la Diputació de Barcelona ha finançat la catalogació de les eines i la maquinària conservada a la ferreria-taller. Atès que no ha estat possible recollir el coneixement oral del ferrer de Rupit, s'han pres com a referència

els glossaris terminològics elaborats amb la col·laboració de dos ferrers del Berguedà, ja traspassats: en Jaume Casals (Avià) i en Joan Casas (Guardiola de Berguedà).

**1. Tenalla de ferrer** amb les mordales semicirculars, emprada també en tasques de ferrador.

**2. Compàs de puntes**, per traçar cercles i mesurar distàncies. Els extrems convergents permeten també medir gruixos.

**3. Martell de ferrer**, amb cap curt de secció quadrada, emprat per clavar les ferradures a les peülles del bestiar.

**4. Morro.** Servia per immobilitzar el llavi de les bèsties a l'hora de ferrar-los o curar-los.

**5. Botavant o llambroix.** Eina tallant usada per rebaixar les peülles del bestiar abans de ferrar-lo.

**6. Clavera**, o motlle d'estargir, per forjar claus i conformar barres de diverses seccions.

←  
**Façana de la ferreria**  
amb el mostrador típic dels obradors antics.

AJUNTAMENT DE RUPIT I PRUIT  
/ JAVIER CHECA

←  
**Interior de la ferreria**  
amb la fornal, l'enclusa i la col·lecció de tenalles.

←  
Vista parcial de l'interior del taller metallúrgic, amb algunes de les màquines que s'accionen per l'embarat.

mobles i prestatgeries de fusta. Les fileres i les ferradures penjen de les barres de la fornal. Al damunt, hi trobem els compassos i els cartabons. Els tasos d'enclusa i els motlles de fer els ulls de les eines són en una prestatgeria situada a l'esquerra de la fornal, on també hi penjen les plantilles de llauna i el culleró de fundició. Les tenalles de forja cavalquen sobre una barra de fusta fixada a la paret adjacent a la carbonera. L'envolten tot de claus i lleixes que sostenen una gran diversitat de productes fabricats pel ferrer, bàsicament eines del camp i ferramentes de portes i mobiliari —panyes, claus, golfos, frontisses, peces de balcons...—. Les llimes i les eines de ferrar penjen dels porticons i els batents de porta. Els malls, els martells i els tasos de mà basculen sobre una barra situada a l'ampit del

portal. Al costat de la porta d'accés a l'habitatge, s'hi concentren els estris de soldadura: el bufador de l'equip autogen, amb el broquet i els dos tubs de goma que originàriament anaven connectats a les bombones d'acetilè i d'oxigen, respectivament. L'acompanyen el manòmetre, la brida de sustentació de les bombones, les ulleres de soldador, les vares i cristalls de soldar i altres productes de soldadura —actualment guardats a la sala de reserva.

Una menció especial mereix el banc de treball, o taula de fusta que serveix de suport a la mordassa o cargol. Consta d'una post que ocupa el pany de paret de la finestra que comunica amb el carrer i disposa de dos calaixos de poca alçada. Un d'ells està dividit en quatre quaters on s'hi guarden petites peces de serralleria

—ganxos, claus, balins, ferramentes, peces de balcó...

Enfront de l'entrada a la carbonera hi ha el sotaescala, és a dir, el petit espai cobert per l'embigat que sosté la rampa de l'escala d'accés a l'habitatge. Acull el caixó de trempar i servia de magatzem de ferros. També s'hi troben eines i productes penjats amb ganxos: claus Stillson, romanes, politges, enfilalls amb peces de serralleria i una original corda travadora que servia per lligar els troncs de fusta i carregar-los sobre els muls.

A la carbonera s'hi accedeix a través de dues portes que delaten l'existència primigènia de dos espais independents, separats originalment per una paret transversal de la qual encara resten visibles les filades d'arrencament. L'espai, fosc i humit, manté la pàtina ennegrida pròpia del



← **Panòpia mural** amb brides d'emportament i claus de diverses tipologies: fixes, planes, de tub, giratòries, d'acoblament...

← **Màquina d'esmolat i polir** de la casa Lluís Prats de Vic. Era moguda amb embarrat.



carbó. L'única entrada de llum és a través d'una petita finestra oberta a la paret del fons, la qual comunica amb el pati interior de la casa, que es troba elevat uns dos metres per sobre del nivell del paviment. La roca mare és perfectament visible a les parts baixes del mur i al paviment, i apareix solcada pels característics desaigües. Crida l'atenció un orifici excavat al mur posterior, just a sota de la finestrella, que podríem identificar potser amb la polleguera d'una antiga cort de porcs o amb l'encaix de fusta d'una antiga menjadora de bestiar.

L'espai està presidit per dos elements de gran format: un dipòsit modern, situat a l'esquerra, i la gran manxa que insuflava aire a l'antiga fornal, constituïda per un esquelet, o caixa de fusta, format per diverses costelles, i folrat amb cuir adobat, pintat i clavat amb tatxes. Presenta dues anses cilíndriques laterals i una boca que encara conserva el tub que la connectava amb la tovera. És sostinguda per un sistema de tirants de ferro —fixats a uns travessers de fusta encastats al mur—, i s'acciona per mitjà d'una palanca que, subjectada per la cua, travessa la paret adjacent a la ferreria gràcies a un orifici practicat a la part superior del mur. Una maneta situada a l'extrem oposat de la palanca, permet accionar-la des de la fornal.

La manxa, datable al segle XVIII, injectava aire a la primitiva fornal. Ho confirma el fet que es troba encarada a la ferreria i comunicada amb aquesta a través de dos orificis: el corresponent a la boca de la manxa —que connectava amb l'antiga tovera— i el que permet el pas de la palanca d'accionament.

## EL TALLER METALLÚRGIC

El taller metallúrgic fou renovat en algun moment del segle XX. Ho confirmen la pavimentació amb formigó i la construcció del rec de conducció d'aigua. Aquest no és res més que un muret de poca alçada que discorre en paral·lel a la paret de pedra del fons i del lateral dret de l'habitació, i que conforma una canalització que recull les aigües pluvials i les condueix fins a la claveguera general, situada a sota del carrer. És visible en gran part del seu recorregut, llevat del darrer tram, en què resta cobert per una banqueteta o arrambador d'obra amb repeu. Aquesta darrera estructura, construïda amb pedra i maó pla lligats amb morter, podria datar-se als segles XVIII-XIX.

El paviment del tornall conforma una mena de bassa que comunica amb el rec a través d'una estreta canal, la qual cosa fa pensar que podria haver servit per escoliar l'aigua que esquitxava en girar la mola d'esmolat.

El taller és il·luminat per un gran finestral i el portal que obre al carrer, i igual que la carbonera, disposa d'una petita finestra a la paret rocosa del fons que comunica també amb el pati interior de la casa. Presideix l'espai l'embarrat que mou la maquinària. És accionat per un motor que transmet el moviment a un arbre principal i dos de secundaris. Situat al costat de la porta que dona al carrer, tocant al sostre, disposa d'una politja de sortida que transmet el moviment al rodet principal, solidari amb l'eix principal. Aquest s'estén de punta a punta del taller, a l'ample, i és sostingut per coixinets i tirants de ferro fixats a les bigues de l'edifici i a



la part superior del mur, respectivament. Conserva dues rodes i quatre rodets que transmetien el moviment a diverses màquines mitjançant corretges de cuir. En origen, hi estaven connectades la màquina de serrar, l'esmoladora-polidora i el tornall d'esmolar.

Un dels rodets de l'eix principal transmet moviment a un eix secundari, més curt, que fa funcionar una altra línia de màquines. Actualment, només hi està connectat el trepant de columna. Un altre rodet transmet moviment a un tercer eix, encara més curt, destinat a moure el torn o fresadora.

La col·lecció de màquines inclou peces de producció artesanal i industrial. D'entre les primeres, sobresurten la mola d'aigua accionada a pedal i el tornall d'esmolar mogut amb l'embarrat. Són destacables també l'enclusa de Bagà, que porta la data «1842» al frontal, flanquejant el característic floró de vuit pètals, i el cavallet o bastidor de fusta que servia per sostenir barres de ferro a diverses alçades. A la ferreria es conserva també un hostier amb la marca Bagà i dos més sense les sagrades formes gravades.

D'entre la maquinària industrial, destaquen la serra de vaivé,

la màquina d'esmolar i polir de la casa Lluís Prats de Vic, el trepant de columna amb el banc de broques i el torn-fresadora adquirit a la casa Defries vers el 1930. Ben a prop, hi ha una prestatgeria amb nombrosos accessoris del torn i el trepant (mandrils, punters, broques, plats rotatoris, eixos, capçals, etc.).

L'obrador disposa d'una taula de treball en fred a la qual hi ha fixats dos cargols. L'envolten diversos armaris i panòpies per guardar amb ordre les eines més modernes, com ara llimes, claus de diverses tipologies, tornavisos, martells, maces, serjants, etc.

Les parets del taller són plenes de claus d'on pegen una gran varietat de productes —eines del camp, romanes, pedals de motocicleta, enfilalls amb peces de serralleria, components de maquinària...— i de prestatgeries atapeïdes d'elements industrials i caixes que contenen tot tipus de peces ordenades per tipologies —cargols, rosques, femelles, claus, broques, grapes per cosir cintes d'embarrat, coixinets, volants, components de maquinària, etc.

Com a peça curiosa, destaca una caldera de ferro «tunejada» pel ferrer: està coberta amb una tapadora que presenta un segment tallat i fixat a

una xarnera que en permet l'articulació. Devia contenir algun element líquid perquè a la part inferior hi té una aixeta per desaiugar.

#### UN CONJUNT AMB VALOR PATRIMONIAL

La ferreria de Rupit no és anònima. L'interès que va generar a inicis del segle XX en personatges clau del modernisme arquitectònic, que cristal·litza en la reproducció de la seva façana al Poble Espanyol, la converteix en un equipament de rellevància històrica.

Aquests brillants antecedents fan plausible plantejar propostes de recerca, gestió i dinamització que ultrapassin l'àmbit local i que permetin integrar aquest equipament a estructures patrimonials d'abast nacional. De moment, s'ha començat a treballar en un itinerari cultural dedicat als antics oficis de ferrer i moliner, tan característics de l'economia rural i de muntanya, i ja s'han plantejat propostes per aprofundir en el coneixement històric d'aquest emblemàtic conjunt i impulsar futures accions de dinamització de la forja i el patrimoni de ferro. ■

LLUISA AMENÓS

DOCTORA EN HISTÒRIA DE L'ART

I TÈCNICA DE PATRIMONI CULTURAL

## La ruta dels oficis tradicionals

Per tal de divulgar el patrimoni singular del poble, l'Oficina de Turisme de l'Ajuntament de Rupit i Pruit ha decidit impulsar l'itinerari patrimonial *Oficis tradicionals a Rupit: molers, moliners i ferrers*. A través d'una agradable passejada per la riera i els voltants del poble, es podran descobrir les restes d'antics molins i infraestructures hidràuliques, i conèixer l'activitat que es desenvolupava a la molera de Rupit —documentada des del segle XIV i anomenada posteriorment Can Pedretes—, i al taller ferreria de Cal Rovira.

#### → Més informació:

Oficina de Turisme de Rupit i Pruit  
Tel. 938 522 003 / 938 522 922  
turisme@rupitpruit.cat



AJUNTAMENT DE RUPIT I PRUIT / JAVIER CHECA







Clàudia Rius:

# «Tinc molta cultura paperera i molt d'amor pel paper»

La cap de redacció del diari cultural *Núvol* torna al **Museu Molí Paperer de Capellades** on la seva ànima periodista hi té el seu paper.

TEXT CARME ESCALES / FOTOS MARC VILA

**Draps vells, aigua en circulació, torns que giren, rodes de molí i fulls que s'eixuguen a l'aire. La nostra història escrita ho deu tot a aquestes imatges. Allò viscut va poder ser recollit en cartes, llibres i documents que han traspasat segles i segles fins a arribar-nos, sobre trossos de paper. La màquina d'escriure va deixar pas a l'ordinador, però encara hi ha qui recull les millors paraules sobre paper. La Clàudia Rius n'és un exemple. Nascuda en l'era digital, pren notes en llibretes. Amb el paper connecta amb el passat del seu poble i de la seva família.**

El temps en què els drapaires anaven de casa en casa recollint draps vells per posar-los en remull, fer-los desintegrar-se i transformar-los després en paper per escriure, ens

queda lluny. Aquell paper va ser la Internet dels nostres avantpassats. En forma de cartes i sobres viatjava en mans dels carters, com ho fan avui les nostres paraules a través de les ones, o penjades al núvol. Però només baixant les escales del Molí Paperer de Capellades, fins al soterrani de l'edifici que avui és també museu, podem posar els peus en aquell temps enrere. I, com si els anys no haguessin girat cap full de calendari, hi seguim trobant la pila de draps, les dalles afilades per esquinçar-los, el torn espolsador per retirar-ne les impureses, l'espai del podridor on es debilita el teixit, i tots els altres estris i espais de treball d'una autèntica fàbrica tradicional de paper.

«Els molins paperers van ser dels primers edificis industrials que aglutinaren tot el procés de producció en un sol edifici», ens explica el

conservador del Museu Molí Paperer de Capellades, Ton Lloret. Al molí arribava la matèria primera, els draps, i en sortia el paper. Però també hi havia la residència on vivien els amos o els arrendataris, una masia amb els horts, la vinya i els estables amb els porcs. Gran part del procés productiu es concentrava al soterrani de l'edifici, perquè la força, l'energia que feia moure l'engranatge i garantir l'aigua que calia per fer el paper, provenia de la roda hidràulica que agafa l'aigua de la bassa, que, en aquest cas, prové de l'aqüífer Carme-Capellades. Antigament, de la bassa, en brollaven 12 milions de litres diaris, que es conduïen al Rec del Corronaire. El rec portava l'aigua als horts i a 16 molins paperers, coneguts com els Molins de la Costa. El paper donava feina a molta gent. Les tasques de més qualificació les feien els homes

←  
Els draps de lli o canem, i més tard de cotó, la matèria primera del paper al Museu Molí Paperer de Capellades.

## «Em fa molt feliç saber que la gent recorda Capellades perquè hi va venir de visita i hi va fer paper.»

i les dones, en canvi, s'encarregaven d'altres feines, per a les quals pagaven menys. Aquells empleats a qui corresponia fer el paper havien hagut de fer d'aprenents, abans, de tres a cinc anys.

L'aigua de la regió primer havia fet moure molins fariners, i al segle XVIII va ser la indústria paperera la que va començar a emprar molins, i a la conca de Capellades se n'hi van concentrar 40. 40 molins paperers que feien tanta feina com podien perquè la demanda era grandiosa; al nucli de la Font de la Reina hi havia hostals perquè els traginers que s'emportaven el paper poguessin descansar. Era el moment en què Espanya tenia colònies a tot arreu, i als paperers de Capellades els va ser concedit el proveïment del paper segellat de l'Estat. «Aquesta conca va ser durant un temps el principal districte paperer d'Europa i del món», apunta Lloret.

I ara som allà, al Molí de la Vila, al Museu Paperer. Hi som amb la Clàudia Rius i Llorens, una jove periodista filla de Capellades i amb

molts vincles amb el món de la indústria paperera. El seu avi matern, Cels Llorens Munné, era fill de Cal Munné, on tenien un dels molins paperers de la conca. L'avi va néixer l'any 36, poc abans de la guerra civil. Ell mateix explica que, per por que en qualsevol moment poguessin arribar soldats o policies, als nens els portaven a la vora de la roda del molí, perquè feia molt de soroll, i així, si algú plorava, ningú no el sentiria.

Ja de gran, aquest avi de la Clàudia que recorda el soroll de la roda de molí, va ser empleat als molins de Miquel i Costes i de Cal Fortugós. En aquesta última fàbrica feien paper de fumar, i durant molts anys ell va ser el delegat entre la fàbrica i el Molí de la Vila, l'actual Museu Paperer. Però la Clàudia encara en té més, de vincles familiars amb el museu. Quan la seva mare va començar a ser mestra d'Escola Bressol, feia les classes en un dels pisos del museu, perquè al poble no hi havia escola i l'Ajuntament, propietari de l'edifici, en destinava una part a aquesta missió.



Al museu també hi ha una **exposició permanent sobre la impremta** i la seva relació amb el paper.





«D'una manera o una altra, la meva família sempre ha tingut relació amb el museu, i estima el paper. Jo tinc debilitat per les llibretes», diu la Clàudia. «M'agrada tot el que està relacionat amb el paper. Jo el toco i noto quant pesa, perquè ho he fet des de petita; he estat envoltada de paper i soc molt conscient del que hi ha al darrere d'un full», diu la periodista. «Escollir llibreta és un ritual per a mi, són llibretes que ompliré amb paraules de tothom», afegeix.

I amb les paraules de tothom compondrà articles, entrevistes, reportatges per a *Núvol* ([www.nuvol.com](http://www.nuvol.com)), el diari digital de la cultura, on va començar com a becària amb 19 anys i del qual avui és la cap de redacció. A Núvol mostra el seu talent escrivint allò que aconsegueix extreure de músics, actors, artistes i espais museístics com el Molí Museu Paperer del seu poble, que avui visitem amb ella.

Des del mateix moment d'arribar-hi, frisa per baixar a fer paper, per tornar a fer el que ja havia fet en les

visites amb l'escola i amb la família. «A casa sempre se n'ha consumit molt, de paper. Jo tinc molta cultura paperera i molt d'amor pel paper», expressa. «I m'agrada molt, quan dic que soc de Capellades, que la gent em digui que ho coneix perquè guarden entre els records d'infància aquell dia en què van venir al molí paperer. I m'ho diuen amb aquell punt d'il·lusió. Se'n recorden perquè fer paper a mà és una cosa especial, a mi em fa feliç».

Ara la Clàudia es mor de ganes d'enfonsar la forma en l'aigua on reposa la pasta de paper, tots aquells draps desintegrats que han fet el seu camí bacterià i transformador. I com si fos una pescadora que desplega la xarxa aigua avall, quan sent el pes de la matèria, la presa, el peix..., l'aixeca amunt recuperant-lo en l'aire per contemplar que el quadrant de fusta ha quedat ben cobert de pasta blanca. I la cara de satisfacció és ben expressiva del fet que en gaudeix, la Clàudia, amb aquesta activitat.

Fer paper així és com tocar l'origen, posar en valor arrels industrials

## ELS SEUS RACONS PREFERITS

**1 / La tina.** «Fer paper és el millor del món». Res no podria exemplificar millor la satisfacció de la Clàudia amb la forma a les mans, el mottle que fa sobresortir de l'aigua per separar la pasta que dona pas a un nou full de paper. Gairebé com donant vida a un element útil, molt present en la seva vida professional i personal.

**2 / A les golfes del Molí Paperer hi ha el Mirador o assecador,** un gran espai diàfan on conviuen una zona d'exposició, dibuixos sobre paper, i una bona estesa de fulls de paper que s'assequen de manera natural. I encara hi ha un bon lloc per celebrar-hi presentacions de llibres, entrega de premis, i «fins i tot casaments», ens diu la Clàudia.



**Procés de fabricació artesà del paper:** a la tina, s'extreu la pasta de paper amb el mottle que donarà forma al full.











↑  
**El Molí de la Vila i la bassa**, origen de la història del paper a Capellades.

←  
**La tina i la premsa** al seu costat.

del seu poble i la seva gent, saber d'on venim i com arriben els fulls de paper a les llibretes. Nascuda l'any 1994, la carrera professional de la Clàudia ja va aterrar totalment en un món digital. Teclat i pantalla i podcasts que s'expandeixen amb les ones l'ocupen cada dia. A banda de la seva feina principal a Núvol, la Clàudia és una de les impulsores del Canal Malaia, una plataforma a YouTube i a Instagram que vol promoure la creació de continguts en català a Internet. I a finals del 2019 va començar a emetre, amb altres companys, *Gent de merda*, un podcast català d'entreteniment amb entrevistes i reflexions sobre les preocupacions dels mil·lenistes. Però el paper de la Clàudia en el món de la comunicació en català encara és més gran, perquè és membre dels jurats del Premi Mercè Rodoreda de contes i narracions i del Premi Ciutat de Barcelona.

Una vida envoltada de paraules, cultura i molta estima als museus que ens acompanyen en un viatge als inicis, a com estan fetes les coses, i no pas per quedar enrere.

Donem, si no, un tomb a la Història. El Museu Molí Paperer de Capellades, que encara continua fabricant paper, també evoluciona i camina de la mà de la indústria. Tots aquells draps vells i la pasta en remull d'un procés totalment tradicional esdevenen també motiu d'innovació i cura del medi ambient. El molí està produint paper que porta llavors integrades, que, després d'haver-se fet servir per passar un missatge, una felicitació, el convid a una celebració, podem sembrar per veure'n néixer una planta o mullar-se i servir un plat de llavors a punt per menjar. També fan paper de sabó, que fa la funció d'una tovallola 100% sostenible que esdevé sabó un cop posem el paper en contacte amb l'aigua. Són els reptes de l'artesania del paper, papers amb un final sorprenent que, en realitat, no fa sinó recordar-nos com neix, de fibres dissoltes en l'aigua abans d'agermanar-se en un full de paper. ■

-----  
**CARME ESCALES**  
 -----  
 PERIODISTA

## ----- DADES PRÀCTIQUES -----

### MUSEU MOLÍ PAPERER DE CAPELLADES

**ADREÇA:** C. Pau Casals, 10. 08786 Capellades  
**WEB:** [www.mmp-capellades.net](http://www.mmp-capellades.net)  
**HORARIS:** Obert de dilluns a dijous, de 9 a 14 h; divendres, dissabte, diumenge i festius, de 10.30 a 14.30 h; juliol, agost i setembre, de 10.30 a 14.30 h.

Els caps de setmana i festius hi ha visites guiades a les 11 i a les 12.30 h.

1 i 6 de gener, 25 i 26 de desembre, tancat. Cal fer reserva prèvia.



**Museu Molí Paperer de Capellades**  
 MNACTEC

---

# EL PATRIMONI

---

# AMAGAT AL BOSC

---

Molins fariners, pous de gel, forns de calç, teuleries...

El Cos d'Agents Rurals ajuden a localitzar elements del patrimoni preindustrial que han quedat emboscats.

---

TEXT ADAM PICÓN I MANYOSA / FOTOS COS D'AGENTS RURALS

El Cos d'Agents Rurals (en endavant, CAR) és un dels tres cossos d'administració especial amb què compta la Generalitat, juntament amb el Cos de Mossos d'Esquadra i el Cos de Bombers. Els i les membres del CAR tenen la condició d'agents de l'autoritat i de policia judicial en l'exercici de les seves funcions. Actualment, el CAR depèn del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació.

L'àmbit competencial del CAR és força ampli i transversal i es troba definit a la llei 17/2003 del Cos d'Agents Rurals i el decret 266/2007, que desenvolupa l'esmentada llei. Aquestes competències s'agrupen en quatre àmbits o especialitats: Incendis Forestals, Caça i Pesca, Forestal i, finalment, Espais Naturals i Biodiversitat. És en aquest darrer àmbit competencial en què s'ads-

criuen les tasques que té encomanades el CAR en la protecció del patrimoni cultural existent al medi natural. En definitiva, el CAR és un cos de vigilància, inspecció i protecció del medi natural i les activitats que s'hi duen a terme, i està inclòs en el col·lectiu anomenat arreu de l'Estat espanyol Agents Forestals o Mediambientals.

Més enllà de les tasques de vigilància i inspecció, el CAR fa un percentatge d'actuacions elevat en allò que anomenem col·laboració amb l'Administració. És aquí on hem d'ubicar la tasca d'inventari del patrimoni cultural.

#### L'INICI D'UNA COL·LABORACIÓ

Aquesta col·laboració s'inicia formalment el febrer de l'any 2012, moment en què el Cos d'Agents Rurals va signar un conveni de col·laboració

amb la Direcció General de Patrimoni Cultural (Departament de Cultura) a través de la Direcció General del Medi Natural (on estava inclòs el CAR en aquells moments). En el marc d'aquest conveni es va començar amb les tasques de col·laboració amb l'inventari del patrimoni arquitectònic existent al medi natural. L'objectiu era aprofitar el coneixement del territori dels membres del CAR per fer aflorar una tipologia de patrimoni cultural que es trobava infrarepresentat a les bases de dades del Departament de Cultura, concretament les que gestiona el Servei de Suport Tècnic i Inventari. Així doncs, en un primer moment, es va fer una prova pilot l'any 2011 a la regió de Barcelona i la Catalunya Central (en què es van documentar 600 elements), i durant període 2012-2015 es va fer extensiva a la resta del terri-



## PER QUÈ CAL DOCUMENTAR?

La documentació d'aquests tipus d'elements arquitectònics ens permet conèixer com i on aprofitaven els recursos existents al medi natural les societats passades i, d'aquesta manera, saber com s'articulava el territori. Així mateix, la documentació és el primer pas per a la seva protecció i possible posada en valor. El que no coneixem, no existeix. El recull en els inventaris d'aquests béns patrimonials en possibilita la inclusió als planejaments urbanístics, per exemple, fet que a la pràctica és l'eina més efectiva de gestió i protecció del nostre patrimoni cultural.

«Documentar ens permet conèixer com i on aprofitaven els recursos existents al medi natural les societats passades.»

→ Una agent rural documenta un **for de calç** a Can Pèlachs, Matadepera (Vallès Occidental).



→ **Teuleria** a Corbins (Segrià).



→ **Molí nou i sistema de séquia** a Santa Coloma de Queralt (Conca de Barberà).







←  
Forn de calç a la Sallida, Montblanc (Conca de Barberà).



←  
Pou de glaç de Salou, Masies de Roda (Osona).



←  
Forn rajoler a Cal Cucala, Fonollosa (Bages).

## Tipus d'elements documentats

**FORNS**  
(DE CALÇ, GUIX, TEULERIES, ETC.)

**25,5 %**

**MOLINS**  
(HIDRÀULICS, FARINERS, ETC.)

**17,8 %**

**PONTS**  
(DIFERENTS ESTRUCTURES)

**10,6 %**

**ESTRUCTURES D'AIGUA**  
(SAFAREJOS, SÍNIES, POUS, ETC.)

**8,8 %**

**ALTRES**  
(POUS DE GEL, COLOMARS, ETC.)

**37,3 %**

## DRONS AL RESCAT

Un dels aspectes introduïts des del 2016 és l'ús dels mitjans del Grup de Suport Aeri i Unitat Especial de Drons (GSA-RPAS). Els darrers anys, els drons s'han convertit en una eina indispensable i han mostrat un potencial enorme amb múltiples aplicacions. En col·laboració amb el Servei de Suport Tècnic i d'Inventari s'han establert diversos béns immobles que es consideren d'especial interès per obtenir imatges aèries, com alguns BCIN. Aquestes imatges es troben a disposició del públic general a través del web [www.calaix.gencat.cat](http://www.calaix.gencat.cat). L'aportació del Grup de Suport Aeri representa un total del 5% dels elements documentats pel CAR.



tori català (amb l'excepció de la Vall d'Aran, on les competències depenen del Conselh Generau d'Aran a través del Cos d'Agents de Mieï Ambient).

L'objectiu era localitzar, documentar i actualitzar la informació existent d'elements que formessin part del patrimoni cultural de tipus preindustrial: molins fariners hidràulics, pous de gel, forns de calç, teuleries, etc.

La feina de camp que dur a terme el CAR es materialitza amb l'elaboració d'unes fitxes pautades pel Servei de Suport Tècnic i d'Inventari de la Direcció General de Patrimoni Cultural (que n'és el receptor), la realització d'un reportatge fotogràfic, recollida d'informació diversa, etc. Després, la informació es trameta al Servei de Suport Tècnic i d'Inventari perquè la validi i la pengi al web, on a través de l'extranet eGIPCI i els cercadors d'inventari de patrimoni arquitectònic pot ser consultada.

#### LOCALITZAR, FOTOGRAFIAR, DOCUMENTAR

Aquestes tasques tenen diversos vessants i resultats. El primer és l'actualització gràfica de béns immobles ja inventariats, especialment molins hidràulics (ja siguin fariners, paperers, d'oli, etc.). En molts casos, les fotografies que hi ha a l'inventari són dels anys vuitanta, en blanc i negre, però de vegades ni tan sols n'hi ha. El segon vessant és la localització i documentació d'elements inèdits. En aquest sentit, la documentació de forns (de calç, teuleries, forns rajolers, de pega, d'oli de ginebre, etc.) és la tipologia en la qual el CAR ha aportat més dades. Igualment, els pous de gel i altres estructures associades a l'aigua (basses, safarejos, aqüeductes, séquies i rescloses, etc.) també tenen una bona representació.

Val a dir que la documentació i la localització d'aquests elements s'acostuma a fer en el marc de les

actuacions habituals del CAR, és a dir, en el transcurs de les inspeccions que fan al medi natural, com poden ser inspeccions de rompudes forestal o de moviments de terra, ordenació del territori, estudis diversos com pot ser el cinegètica, etc.; només en els primers períodes (anys 2011-2015) es va fer una cerca dirigida.

#### UNA GRAN DIVERSITAT D'ELEMENTS

Així mateix, els darrers anys s'ha ampliat la tipologia d'elements que cal inventariar. Per posar alguns exemples: s'ha fet un esforç en la documentació de ponts, aljubs, pous, etc., i s'ha actualitzat la documentació gràfica d'elements ja inventariats, com ara masos, castells, ermites, etc. Així mateix, des del 2020, s'està actualitzant la informació referent a les creus de terme que hi ha a Catalunya (actualització fotogràfica, confirmació de la seva existència, etc.).

La tipologia principal d'elements documentats són els forns, ja siguin de calç, teuleries, de guix, etc. Aquest grup d'elements documentats per al posterior inventari representen el 25,5 % del total. Després trobem el grup dels molins, els quals són, en gran part, molins hidràulics fariners, però també n'hi ha d'oli, paperers, etc. Aquest segon grup representa el 17,8 % del total d'elements documentats. El tercer gran grup tipològic seria el que conformen els ponts, que engloba el 10,6 % d'elements. Així doncs, veiem que aquestes tres categories representen el 53,9 % de tots els elements documentats pel CAR.

Hi ha un quart grup força heterogeni que hem agrupat a la categoria «estructures d'aigua». Aquest grup representa el 8,8 % del total i s'hi inclouen safarejos, sínies, séquies i rescloses, basses, pous i aljubs, etc.

La resta de béns documentats (el 37,3 %) és força heterogeni, i hi tro-

bem els pous de gel (ja sigui pous de neu o pous de gel), estructures agrícoles (tancats ramaders, colomars, etc.), creus (creus de terme i altres creus commemoratives), masos, edificis religiosos (esglésies, ermites, capelles, etc.), elements de la Guerra Civil espanyola (trinxeres, búnquers, etc.), jaciments arqueològics (actualització dels vestigis coneguts i alguna troballa inèdita), estructures defensives (torres, murs, etc.) i altres elements diversos. ■

#### ADAM PICÓN I MANYOSA

AGENT RURAL DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA.  
ARQUEÒLEG LICENCIAT EN HISTÒRIA (UAB),  
CURSANT EL GRAU D'HISTÒRIA DE L'ART (UNED)

#### PER SABER-NE MÉS

- Extranet eGIPCI: <https://egipci.cultura.gencat.cat/login.aspx?ReturnUrl=%2f>
- Cercadors d'inventari de patrimoni arquitectònic: <http://invarquit.cultura.gencat.cat/cerca>
- Web Calaix per a la cerca d'imatges: <http://calaix.gencat.cat/?locale=attribute-ca>

#### BIBLIOGRAFIA

- PICÓN, Adam, «Expolio arqueològic en Catalunya y la implicación del Cos d'Agents Rurals de la Generalitat de Catalunya», a *El expoliar se va a acabar. Uso de detectores de metales y arqueología: sanciones administrativas y penales*, RODRÍGUEZ, Ignacio i YÁÑEZ, Ana [coords.], p. 103-130. Editorial Tirant lo Blanch, València, 2018.
- PICÓN, Adam, «El Cos d'Agents Rurals i la protecció del patrimoni cultural: custòdia i col·laboració en la gestió del medi natural», a *Revista d'Arqueologia de Ponent*, núm. 30, Monogràfic Espoli, tràfic il·lícit i falsificació de béns arqueològics, Universitat de Lleida, 2020.
- PICÓN, Adam, «El Cos d'Agents Rurals i la protecció del patrimoni cultural (I)», a *Full d'Informació de la Societat Catalana d'Arqueologia*, núm. 376, febrer del 2019.
- PICÓN, Adam, «El Cos d'Agents Rurals i la protecció del patrimoni cultural (II)», a *Full d'Informació de la Societat Catalana d'Arqueologia*, núm. 377, febrer del 2019.
- PICÓN, Adam, «El Cos d'Agents Rurals i l'inventari del patrimoni arquitectònic de Montblanc», a *Revista el Foradot*, núm. 117, p. 16-17. Montblanc, 2020.

---

LOCOMOTORES

---

# BERGA

---

El transport de vapor de la indústria del Llobregat

---





Dissenyades específicament per servir la línia Manresa-Olvan-Guardiola de Berguedà, les locomotores de vapor Krauss van gaudir d'una gran estima durant dècades, reflex d'una època de canvis profunds.

TEXT JOAN CARLES SALMERÓN I FERNÁNDEZ

←  
Un tren especial amb directius dels Ferrocarrils Catalans a l'estació de Guardiola-Bagà (1951).  
ARXIU SALMERÓN

A finals del segle XIX, el creixement industrial que estava tenint lloc a les poblacions situades al llarg del riu Llobregat va requerir el desenvolupament d'infraestructures complementàries que facilitessin l'arribada i la sortida de primeres matèries i productes manufacturats. En aquest context, el ferrocarril aviat va esdevenir el principal mitjà de transport de mercaderies i viatgers a la conca del Llobregat. Durant dècades, la tecnologia del vapor va representar el principal fil de vida i de desenvolupament social i econòmic de la zona. Tant és així, que les estimades locomotores Berga van romandre durant generacions com la imatge representativa d'aquella època de canvis industrials i socials.

#### **LES BERGA AL TRAMVIA O FERROCARRIL ECONÒMIC DE MANRESA A BERGA**

Les locomotores Berga van arribar a la conca del Llobregat per servir el ferrocarril que unia Manresa amb Olvan i Guardiola de Berguedà, explotat per la companyia Tranvía o

Ferrocarril Económico de Manresa a Berga, que va adoptar aquest curiós nom atès que el traçat ferroviari travessava les poblacions en format tramviari. La línia va ser inaugurada per trams: entre Manresa i Puig-reig, l'any 1885; entre Puig-reig i Olvan, el 1887, i entre Olvan i Guardiola de Berguedà, l'any 1904. De la mateixa manera, el traçat va comunicar Manresa amb la xarxa de via ampla l'any 1891.

Inicialment, la companyia tenia només quatre locomotores de vapor primitives, però la inauguració de la línia fins a Olvan va motivar l'adquisició de noves màquines més grans i potents. En col·laboració amb la constructora d'aquelles primeres quatre locomotores, la muniquesa Lokomotivfabrik Krauss Co., es van iniciar els estudis per al nou disseny, i la primera Berga, prototipus del model, va arribar des d'Alemanya l'any 1888. Les proves van ser tan positives que la companyia va encarregar la construcció de tres noves màquines i la firma Krauss també va construir-ne més per a diversos

ferrocarrils de la resta d'Espanya i Europa. D'aquesta manera, les noves locomotores van arribar els anys 1891, 1896 i 1897.

La millora en el servei que va significar l'adquisició del nou parc motor, així com el progressiu desenvolupament de la pujant indústria de la zona, van motivar l'augment de circulacions i el perllongament de la línia fins a Guardiola de Berguedà. Per aquest motiu, la companyia va decidir ampliar substancialment la seva flota amb noves Berga. En aquest cas, les comandes van ser fetes a constructores barcelonines que, amb la llicència de Krauss, van construir 14 noves màquines. Les dues primeres van ser construïdes per Talleres Nuevo Vulcano i van arribar l'any 1901. La resta, per la seva banda, van ser construïdes per la Maquinista Terrestre y Marítima i van arribar en tres lots de quatre locomotores els anys 1902, 1904 i 1911. Les 18 locomotores Berga van ser registrades amb les numeracions del 5 al 22, i cadascuna d'elles va ser batejada amb el nom d'algun



← Un tren mixt encapçalat per la locomotora núm. 18 a l'estació de Balsareny (c. 1910).  
ARXIU SALMERÓN

## Les Berga en dades

DIÀMETRE RODES

**920**  
MIL·LÍMETRES

POTÈNCIA TOTAL

**360**  
CAVALLS

ESFORÇ TRACCIÓ

**3.250**  
QUILOGRAMS

TANC D'AIGUA

**2.400**  
LITRES

DIPOÏT DE CARBÓ

**1.400**  
QUILOGRAMS

PES EN BUIT

**19**  
TONES

PES EN SERVEI

**23**  
TONES

topònim de la zona. Des de l'arribada de les primeres unitats, les Berga van encarregar-se de pràcticament tots els serveis de viatgers i mercaderies.

L'any 1919, la línia de Manresa a Olvan i Guardiola, juntament amb les línies de via estreta de Barcelona a Martorell i de Martorell a Igualada, va integrar-se dins de la nova empresa Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC), que, amb la construcció del tram entre Martorell i Manresa, va esdevenir la xarxa de via estreta més important de Catalunya. A partir de llavors, les Berga van passar a formar part del parc unificat dels Ferrocarrils Catalans i, per tant, van ser renumerades del 25 al 42. La creació de la nova companyia també va comportar l'adquisició de nou material motor i mòbil que s'adaptés als nous serveis i recorreguts, més llargs i exigents. D'aquesta manera, les locomotores Berga van ser destinades a la realització de serveis secundaris i maniobres al llarg de tota la xarxa, si bé quatre d'elles van ser apartades del servei durant la dècada de 1920.

Passats els durs anys de la Guerra Civil i la postguerra, el 1951 l'Estat va decidir nacionalitzar el tram entre Manresa i Olvan (la concessió estatal havia caducat anys abans). En conseqüència, part del personal i de la flota dels Ferrocarrils Catalans, incloent-hi cinc locomotores Berga (27, 28, 29, 38 i 41), van passar a dependre de l'organisme Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE). Així, aquestes cinc locomotores van començar a prestar servei exclusivament al tram entre Manresa i Olvan, mentre les nou restants van circular per la resta de la xarxa i el tram entre Olvan i Guardiola de Berguedà. Aquesta curiosa situació d'explotació va mantenir-se fins a l'any 1962, moment en què l'Estat va retornar la gestió del tram Manresa-Olvan als Ferrocarrils Catalans. Tanmateix, durant aquell període tant CGFC com EFE havien començat a adquirir nou material motor per modernitzar les flotes i la majoria de les Berga havien estat retirades del servei des de finals dels anys cinquanta.

L'última locomotora Berga en funcionament, la número 34, va prestar serveis de maniobres a l'estació de Fígols-les Mines fins al dia 1 de juny de 1969, moment en què va ser apagada definitivament. Des de la retirada, les locomotores van restar apartades als tallers de Sallent i Martorell i, amb el pas dels anys, cadascuna va viure destins diversos. Si bé del total de la sèrie, diverses unitats van ser desballestades o utilitzades com a font de recanvis, per diferents motius i casualitats, set van sobreviure a la retirada i van ser conservades i restaurades en diferents indrets: antiga estació d'Igualada (núm. 27); Museu del Ferrocarril de la Pobla de Lillet (núm. 29); estació de Manresa-Alta (núm. 31, adquirida per l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona); estació de Martorell-Enllaç (núm. 33, propietat d'FGC); estació d'autobusos de Navàs (núm. 34), i sengles carrers de Cornellà de Llobregat i Mollerussa (núm. 37 i 41, respectivament).



→  
La locomotora núm. 29, construïda per Talleres Nuevo Vulcano, es conserva a la Pobla de Lillet.

ALBA LÓPEZ

↓  
La locomotora Berga núm. 27, "Balsareny", del 1899, restaurada i conservada a Igualada (Anoia).

ARXIU MNACTEC / J. P.

## TALLERES NUEVO VULCANO

Encara que l'aportació de Talleres Nuevo Vulcano al desenvolupament de la indústria catalana i la seva activitat com a constructor de vaixells, calderes de vapor i peces metàl·liques de grans dimensions són àmpliament conegudes, habitualment s'ignora que també va incórrer, de manera breu, en el sector ferroviari. Les locomotors Berga 9 i 10 van ser les úniques màquines ferroviàries que van construir. Tanmateix, van oferir uns excel·lents resultats i van ser de tan bona qualitat com les provinents d'Alemanya o les construïdes posteriorment per La Maquinista, més especialitzada en el sector.



### CARACTERÍSTIQUES I EVOLUCIÓ TÈCNICA DE LES BERGA

Les locomotors de vapor Berga eren del tipus 0-3-0WT, és a dir, consistents en un xassis de tres eixos fixes, sense bisell davant ni posterior, que allotjaven la caldera i els tancs en un mateix conjunt. Les màquines disposaven de rodes de 920 mm de diàmetre amb una distribució plana Walschaerts que transmetia, amb el vapor provinent de la caldera de vapor saturat (timbrada a 12 kg/cm<sup>2</sup>), el

moviment creat per dos cilindres de 320 × 500 mm. Tenien una potència total de 360 CV i 3.250 kg d'esforç a tracció. Quant als elements de combustió, els tancs d'emmagatzematge tenien capacitat per a 2.400 l d'aigua i 1.400 kg de carbó. Les Berga pesaven 19.000 kg en buit i 23.000 en servei, una quantitat lleugerament inferior en el cas de les locomotors construïdes a Barcelona (atès que els tancs tenien capacitat per a 1.500 l d'aigua). Aquestes locomotors

venien equipades amb un modern i innovador sistema de fre d'aire comprimit que actuava sobre els cilindres i només s'aplicava sobre la locomotora.

Atesa la condició que tenien de vehicles semitraviaris, les Berga disposaven de portes inferiors que protegien els mecanismes i les rodes de la locomotora dels cops i la pols de la primitiva carretera, alhora que evitaven espantar els cavalls i els animals que circulaven entre Manresa i Berga. De la mateixa manera, estaven dotades d'un gegant apagaguspis a la part superior de la xemeneia per tal de reduir el risc d'incendi als camps de conreu situats a la rodalia de la línia.

Amb la integració de la línia de Manresa a Olvan i Guardiola a la xarxa dels Ferrocarrils Catalans, les Berga van ser sotmeses a algunes modificacions tècniques: en primer lloc, es van suprimir les proteccions i els elements que les caracteritzaven com a locomotors de tramvia; posteriorment, l'enganxall tramviari va ser substituït per un d'unificat dels Ferrocarrils Catalans, i, finalment, el sistema de fre original va ser reemplaçat per un modern sistema d'aire comprimit Westinghouse, que incloïa un compressor lateral i cilindres metàl·lics situats sobre la cabina de la locomotora.

JOAN CARLES SALMERÓN I FERNÁNDEZ  
HISTORIADOR I DIRECTOR DE TERMINUS  
CENTRE D'ESTUDIS DEL TRANSPORT



---

# XOCOLATES

---

# TORRAS

---

Amb més de 130 anys d'història, Torras és una de les empreses xocolateres més antigues del país. La presència de la seva imatge al carrer, en forma de rètols i gronxadors, la fan una marca entranyable per a diverses generacions.

---

TEXT REDACCIÓ / FOTOS XOCOLATES TORRAS

Els orígens de les empreses Torras es remunten al 1819, quan Melcior Torras Farrés arrenda un molí paperer a Banyoles conegut com el Molí d'en Perpinyà. Pocs anys més tard, i un cop reedificat de nou, se'l coneixerà com el Molí Nou. El negoci passa de pares a fills fins que arriba a mans de Dolors Torras Rovira, besneta de Melcior. Amb el seu marit, Martirià Morgat, creen, a finals del 1871, la societat mercantil Torras i Morgat, dedicada a la fabricació de paper de fumar; en paral·lel la Dolors va engegar, el 1890, un nou negoci: la fabricació de xocolata, en dues sales de la mateixa fàbrica paperera. Adopta com a marca comercial la mateixa que tenia registrada per al paper, Tres Torras.

Poc abans de morir, al 1913, la Dolors Torras va deixar en herència els dos negocis al seu fillat, Melcior

Barceló, fill del seu segon marit. No va ser una bona idea, perquè aquest, en poc temps, va dilapidar la fortuna de la família, va tancar la fàbrica de paper i va arrendar la de xocolates.

Aquesta darrera va arribar a mans de la família Costa, també de Banyoles. El 1959 els Costa creen Chocolates Torras S.A, tot just un any després de donar de baixa els dos molins que encara tenien en funcionament. Tot plegat va coincidir amb una època de creixement que va possibilitar que, al 1973, la fàbrica es traslladés de Banyoles a uns nous terrenys al municipi veí de Cornellà de Terri. Al 1992, i ja en plena decadència de l'empresa, que no havia sabut adaptar-se a les necessitats del mercat, passa a mans dels actuals propietaris, una família de Mataró provinent del sector tèxtil, que han donat una nova empenta al negoci

apostant per productes innovadors (Xocolates Torras ha estat la primera empresa de xocolata, a escala mundial, a presentar una xocolata orgànica, sense sucre i sense gluten) i per obrir-se als mercats internacionals.

Actualment, Xocolates Torras manté alguns productes tradicionals, com ara la xocolata a la tassa i la cobertura negra amb 70% de cacau, però s'ha convertit en un referent europeu en la fabricació de xocolates sense sucre, amb una gamma amb més de 30 sabors diferents, alguns de tan originals com la xocolata amb baies de goji o la xocolata amb algues i flor de sal negra. També produeix xocolates orgàniques, amb una aposta ferma per l'originalitat, utilitzant ingredients del tot nous en el sector, com ara el gengibre, el sèsam torrat, el pol·len, la maca o l'oli d'oliva. ■

→  
A finals del segle XIX, a les **fàbriques de xocolata** era habitual que la tasca d'embolicar les rajoles fos a mans de dones.





### EL MALETÍ DE VENEDOR TORRAS

La marca Torras ha destacat des de ben aviat per l'àmplia varietat de xocolates, i per això els seus comercials anaven ben equipats amb un maletí que desplegava tots els seus productes. Els envoltoris i etiquetes de la xocolata sovint eren profusament il·lustrades; avui són objecte de col·leccionisme.







← Entre les dècades de 1950 i 1970, Xocolates Torras va produir uns àlbums de cromos que es van fer molt populars: batalles històriques, països del món, personatges il·lustres, papallones...  
JAUME PERARNAU



→ Torcao va ser una de les primeres xocolates en pots per enriquir la llet. Es distribuïa en pots metàl·lics.  
JAUME PERARNAU







↓  
Antiga seu de  
Torras a Banyoles,  
abans del seu  
trasllat a Cornellà  
del Terri.

## Xocolates Torras en dades

SUPERFÍCIE

**4.000**  
METRES QUADRATS

FACTURACIÓ

**12 M**  
EUROS

EXPORTACIÓ

**50+**  
PAÏSOS

EXPORTACIÓ

**45%**  
FACTURACIÓ

### XOCOLATES TORRAS ALS CARRERS

A finals dels anys 1950, i fins ben entrada la dècada de 1970, Xocolates Torras va omplir el país amb el seu logotip inconfusible. Es tractava d'una campanya publicitària innovadora que incorporava anuncis a tocar de les carreteres: cartells, anuncis amb plafons de rajoles ceràmiques a façanes i parets de masies estratègicament situades, i planxes metàl·liques a l'exterior dels establiments comercials.

El més emblemàtic i entranyable, però, van ser els gronxadors i les atraccions metàl·liques per a la mainada. Va ser una intensa i creativa campanya publicitària que va convertir aquells elements en icones paisatgístiques i d'un alt valor patrimonial.

El projecte Museu al carrer, impulsat pel MNACTEC, recull alguns dels elements que es conserven d'aquella campanya.

[HTTPS://MNACTEC.CAT/MUSEUALCARRER](https://mnactec.cat/museualcarrer)



MNACTEC / MUSEU AL CARRER

# MANLLEU

## I ELS CANALS DEL TER

A mitjan segle XIX la conca del Ter va viure la transformació d'una comunitat rural a una societat notablement industrial. En aquest procés, el riu va ser el gran motor.

TEXT CÉSAR BARBA

La industrialització és un dels processos històrics que han definit amb més força la personalitat de la Catalunya contemporània. En el marc d'aquesta transició, els avantatges de l'energia hidràulica van tenir un paper fonamental, ja que van estimular la localització de fàbriques a les ribes dels rius Ter i Llobregat. Entre els anys 1841 i 1848, la demanda creixent d'aigua per a usos industrials va fer que l'antiga séquia del molí de Dalt de Manlleu es transformés en el primer canal industrial de Catalunya. Així, gràcies a la força de l'aigua, les poblacions de la conca del Ter com Manlleu, Roda de Ter, Sant Hipòlit i Torelló van prendre el relleu als antics centres manufacturadors de la comarca, com eren Vic o Centelles, que pel fet de no disposar d'energia hidràuli-

ca van patir un inevitable procés d'alentiment industrial fins a la generalització de l'energia elèctrica, a principis del segle XX.

### EL CANAL, ARTÈRIA INDUSTRIAL

El canal industrial de Manlleu neix uns metres aigües amunt del pont del tren la ciutat i desguassa a l'altura de la fàbrica de Can Sanglas. Es distingeixen dos trams ben diferenciats: el primer, el superior, de 900 m, va ser l'origen de l'actual canal industrial, on es van instal·lar l'any 1841 les tres primeres indústries cotoneres de Manlleu, conegudes com les Tres Fàbriques. El segon, el canal inferior, de 1.000 m, acaba a Can Sanglas i va ser construït a partir de l'any 1848. Al llarg de la seva façana fluvial, el canal va arribar a acollir set fàbriques tèxtils

i un molí fariner, a més del conjunt de complexos sistemes i ginys hidràulics per aprofitar l'aigua, que inclou comportes, rescloses, bagants, repartidors, sobreeixidors i desguassos, entre altres elements. La desaparició del tèxtil contrasta avui amb l'incipient procés de rehabilitació i d'integració al paisatge urbà del passeig del Ter de Manlleu.

Una bona manera de començar a conèixer la història industrial d'aquest riu, i també la seva biodiversitat, és la visita al Museu del Ter de Manlleu. Ubicat al costat del riu, a l'antiga fàbrica de Can Sanglas situada al passeig del Ter, compta amb un espai dinàmic que ofereix 1.500 m<sup>2</sup> d'exposicions permanents i temporals i un gran nombre d'activitats. A les exposicions permanents es poden visitar dos

→  
La colònia Rusiñol,  
antic complex tèxtil  
a Manlleu.  
CÉSAR BARBA







espais de producció d'energia hidràulica encara en funcionament, una turbina Francis restaurada per generar electricitat i una turbina Fontaine del 1860, un dels primers motors hidràulics instal·lats al Ter. També es pot conèixer el procés de fabricació del fil de cotó i les principals màquines utilitzades en la seva producció. La primera planta està dedicada a la societat industrial, i la segona és tota ella un museu de ciències naturals, amb un recorregut pels paisatges, el patrimoni natural i els aspectes socials i ambientals dels rius mediterranis, amb una mirada especial al Ter, i inclou un aquari amb espècies de peixos pròpies d'aquest curs fluvial. I és que el Museu del Ter també acull el Centre d'Estudis dels Rius Mediterranis.

#### LES COLÒNIES DEL TER

Un cop fet aquest entretingut repàs de la vitalitat industrial del Ter mitjà i la biodiversitat dels rius mediterranis, comprovarem sobre el terreny el singular procés d'industrialització d'aquest racó de la Catalunya interior. Per això visitarem dos bons exemples del fenomen de les colònies industrials del Ter: la colònia de Borgonyà, a Sant Vicenç de Torelló, i la colònia Rusiñol, a Manlleu. Podem aprofitar les visites guiades que orga-

nitza el Museu del Ter o bé anar-hi pel nostre compte.

Seguint des de Manlleu la C-17 en direcció a Ripoll uns 12 km, fins a la sortida 77, arribem a la colònia de Borgonyà. Es tracta de la colònia tèxtil més important de tota la conca del riu Ter i té la particularitat de ser de les poques que continuen vives, amb les cases habitades i fàbriques en funcionament (amb altres usos), a més d'haver conservat fins avui gran part del patrimoni històric.

La colònia de Borgonyà va ser fundada l'any 1895 per l'empresa escocesa J&P Coats, formada per aquesta família original de la ciutat escocesa de Paisley, propera a Glasgow, i altra important nissaga industrial, els Clark, inventors del fil de cosir de cotó. Això explica l'estructura i el model britànic del conjunt de la colònia, amb habitatges per als treballadors i tota mena de serveis: escoles, economat, casa bressol per als infants, església, teatre i cafè, zona esportiva, assistència mèdica i farmacèutica, estació de ferrocarril, etc. Entre els elements de visita imprescindible destaquen la gran xemeneia, la funció de la qual era extreure els fums de la sala de calderes (que disposa d'una façana ben original); la Nau 1, el primer edifici construït a la colònia Borgonyà, que va començar a funcionar el 1895; al

#### EL POBLAT IBÈRIC DE L'ESQUERDA

Podem aprofitar la visita a la fàbrica La Blava, a Roda de Ter, per conèixer molt de prop un dels poblats ibèrics i medievals més importants de Catalunya. Situat sobre un meandre elevat del riu Ter, en un indret estratègic per a la defensa i el control del territori, el poblat ibèric de l'Esquerda conté restes de diversos períodes històrics, des del segle X aC fins al segle XIV de la nostra era. Conserva evidències de més de 2.500 anys d'història, des del bronze final, el món ibèric, els visigots i tot el període alt i baix medieval, fins a l'abandonament definitiu l'any 1314. El jaciment disposa de tres apartats de funcionament: l'assentament pertanyent en origen a la tribu dels ausetans; el taller laboratori, amb els camps experimentals, i el Museu Arqueològic, on es mostren algunes de les peces més significatives trobades al llarg de les campanyes d'excavació. L'Esquerda forma part de la Ruta dels Ibers del Museu d'Arqueologia de Catalunya.

→ La Colònia Borgonyà, a Sant Vicenç de Torelló.  
FONS MUSEU DEL TER

→ El Canal del Ter, al seu pas per Manlleu.  
CÉSAR BARBA

↓ Vista aèria de la Colònia Rusiñol.

ROGER BAULENAS / FONS MUSEU DEL TER













← **Procés del teixit de cotó**  
en el Museu del Ter.

DAVID FAJULA /  
FONS MUSEU DEL TER

↓ **Habitatges obrers**  
a la colònia Borgonyà.  
FONS MUSEU DEL TER

costat, la Casa del Metge, on els treballadors de la colònia rebien assistència mèdica gratuïta, així com els habitatges dels treballadors, reunits al voltant d'un grapat de carrers de noms ben eloqüents (Paisley, Escòcia, Coats, Fabra i Borgonyà), conservats gairebé intactes, només adaptant-se a les necessitats de la vida moderna.

Tornem cap a Manlleu per la C-17 i prenem ara la sortida 69. Abans d'arribar al nucli urbà trobem a la dreta la colònia Rusiñol, que remunta els seus orígens a l'any 1845, quan Josep Dulcet i Remisa va obtenir els drets d'aigua per tal d'engegar la fàbrica, coneguda llavors com a Can Remisa. Cap al 1880 el conjunt va passar a mans de la família Rusiñol, que el va convertir en la Fàbrica de Hilados y Tejidos de Algodón de Jaime Rusiñol. En morir l'avi Rusiñol, l'empresa va passar als nets, Santiago, Albert i Josep Maria —el primer esdevindria un dels artistes més destacats de Catalunya. A la colònia, a més de la fàbrica, hi havia escola, economat,

església, magatzems, cotxeres i els habitatges dels obrers, dels directius i la torre de l'amo, el Cau Faluga, una veritable joia arquitectònica construïda per la família Rusiñol la dècada de 1880. Després d'anar perdent tots els habitants (hi havien viscut fins a una seixantena de persones) la fàbrica va canviar de propietaris i l'activitat va anar minvant. La restauració del Cau Faluga, al 2011, per convertir-lo en restaurant, ha significat una nova empenta i la recuperació d'un dels edificis més destacats del patrimoni industrial del Ter.

### UNA EMPRESÀRIA ILLUSTRE

Seguim ara el curs del riu fins a Roda de Ter, on prenem el passeig del Ter fins que, passat el pont Vell, arribem a La Blava, l'antiga fàbrica tèxtil Tecla Sala e Hijos, construïda els primers anys del segle XX. Encapçalada per una de les tres dones contemporànies més importants de Catalunya, segons el *Diccionari Biogràfic de Dones*, l'empresària Tecla Sala i Miralpeix,

esdevindrà una de les indústries més potents de la zona, i serà capdavantera en la producció de filats. La fàbrica està formada per dues naus paral·leles al riu, amb torres quadriculades als extrems i teulades originals que confereixen al conjunt una fesomia original. Malgrat l'estat de conservació en què es troba, és un edifici emblemàtic per a Roda de Ter, perquè aquesta fàbrica ha donat feina a diverses generacions d'homes i dones del poble. Però també perquè hi va treballar el poeta Miquel Martí i Pol com a escriptor durant gairebé 30 anys, la qual cosa li va servir d'inspiració per al llibre de poemes titulat *La Fàbrica*, publicat el 1972. Amb una convençuda sensibilitat social i amb la voluntat de fer sentir la veu del món obrer, en aquest poemari Martí i Pol construeix una petita epopeia que té per herois els treballadors anònims d'una fàbrica de filats. ■

-----  
CÉSAR BARBA

-----  
PERIODISTA ESPECIALITZAT EN VIATGES  
-----

## FITXA PRÀCTICA

1

### Museu del Ter

**ADREÇA:** Pl. de les Dones del Ter, 1. Manlleu.  
**TEL:** 938 515 176.  
**HORARI:** A l'hivern, de dimarts a diumenge i festius de 10 a 14 h. A l'estiu, de dimarts a divendres d'11 a 14 h i de 17 a 20 h. Dissabtes, diumenges i festius de 10 a 14 h.  
**PREU:** Entrada general, 4 €.  
**WEB:** [www.museudelter.cat](http://www.museudelter.cat).

2

### Colònia Borgonyà

**ADREÇA:** Borgonyà, al terme de Sant Vicenç de Torelló. Sortida 77 de la C-17.  
**HORARI:** Visites guiades organitzades pel Museu del Ter, cada tercer diumenge de mes a les 11 h.  
**PREU:** Entrada lliure.  
Visita guiada, 5,5 €  
**WEB:** <http://coloniaborgonya.cat>.  
Per raó de la Covid-19 consulteu al museu les condicions de l'activitat.

3

### Colònia Rusiñol

**ADREÇA:** Ctra. de Manlleu a la Gleva, km 21. Manlleu.  
**TEL:** 938 515 176 (visites i activitats), 645 151 212 (restaurant Can Rusiñol).  
**PREU:** Entrada lliure.  
**WEB:** <https://coloniariusinol.com>.

4

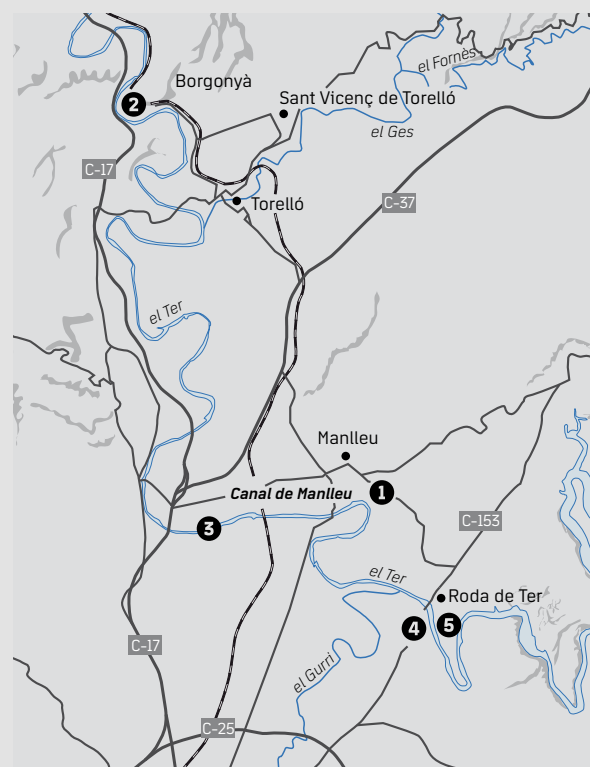
### Tecla Sala La Blava

**ADREÇA:** C. Costa de Ter, 17. Roda de Ter.  
**TEL:** 938 500 075.  
**PREU:** Entrada lliure (visita exterior).  
**WEB:** [www.roda-t.cat/punts/qr04](http://www.roda-t.cat/punts/qr04).

5

### Poblat ibèric de l'Esquerda

**ADREÇA:** Av. Pere Baurier, s/n, Roda de Ter.  
**TEL:** 938 540 271  
**HORARI:** Dimarts a divendres de 10 a 14 h, dimarts de 17 a 19 h (de l'1 d'abril a l'1 de novembre); dissabtes, diumenges i festius de 10.30 a 13.30 h. Visites comentades per a grups.  
**PREU:** Entrada general, 3,5 €.  
**WEB:** [www.lesquerda.cat](http://www.lesquerda.cat).



---

# LISBOA

---

## PATRIMONI INDUSTRIAL

---

## AMB ENCANT

---

La capital de Portugal és una de les ciutats més belles d'Europa. El seu patrimoni industrial forma part de la vida quotidiana, ja que els lisboetes fan servir cada dia elevadors, ascensors, trens i ponts que s'han inserit en el teixit urbà i vital. Alhora, són un potent atractiu turístic.

---

TEXT SERGI RAMIS / FOTOS CÉSAR BARBA







Tramvies, funiculars i ascensors, mitjans tan enginyosos com entrançables per salvar els desnivells de Lisboa.

Com altres ciutats privilegiades del món, Lisboa s'estén sobre set turons. A més de la gran quantitat de miradors que això significa per damunt de la trama urbana, indica una cosa evident: per passejar per la capital portuguesa cal pujar i baixar molt sovint rostos gens menyspreables. Això explica que s'hagi ajudat els seus ciutadans amb ginys per facilitar-ne la tasca.

Quan es va inaugurar, l'any 1902, del sostre de l'elevador de Santa Justa, en sortien dues xemeneies, atès que l'ascensor funcionava amb vapor. Però al cap de cinc anys ja s'hi van incorporar els motors elèctrics, que, amb algunes modificacions, continuen fent pujant persones al mirador sobre el barri de la Baixa. Al final d'una escalinata hi ha l'estreta columna de ferro decorada amb filigranes neogòtiques que canvien a cada pis. Al capdamunt, un mirador on ara hi ha una cafeteria perquè els visitants gaudeixin de la panoràmica que hi ha. Pugen i baixen en glopades de 25 persones dins una caixa folrada de fusta. Una passarel·la una mica vertiginosa que s'alça 45 m sobre el terra connecta amb el Chiado.

A només tres carrers hi ha l'elevador da Glória. És un dels diversos funiculars de curt recorregut que serveixen per salvar els turons de Lisboa. Té el mateix «pare» que l'anterior, Raoul Mesnier, l'enginyer que apareix sempre lligat a aquestes infraestructures de la ciutat. El giny va començar a rodar el 1885, primer amb un sistema de cremallera que s'equilibrava amb uns tancs d'aigua fixats al davant i al darrere del vagó. Després va adoptar la màquina de vapor i finalment, al 1915, el motor elèctric.

Com aquest funicular n'hi ha d'altres, a Lisboa. El da Glória salva un desnivell del 18% en només 276 m de recorregut i els vagons havien tingut en el passat dos pisos, si bé



ara només n'hi ha d'un. El da Bica es mou a una velocitat mitjana de 25 m per minut, per la qual cosa val més no tenir pressa. El da Lavra tal vegada és el més desconegut pels forasters (i l'únic que respecten els grafiters) i està folrat per fora amb rajola decorativa típica portuguesa. Salva 188 m de recorregut.

#### ELS TRAMVIES ENTRANYABLES

Aquests funiculars no són les úniques relíquies d'un sistema de transport públic que començà a fer els primers passos a finals del segle XIX. El sistema de tramvies continua molt viu. Algunes línies, com la 12, la 15 o la 28, encara avui donen servei a les zones més cèntriques de la capital

portuguesa. Mantenen, en la mesura del que és possible, els vagons originals i una estètica *vintage* que no només satisfà els forasters, sinó també els nadius, que senten una gran estima pels seus tramvies. Per la configuració del relleu de Lisboa i la dificultat per aparcar a la majoria de barris, el sistema de tramvies encara és molt utilitzat.

Funiculars, tramvies, autobusos estirats per cavalls o els clàssics de dos pisos a motor de combustió formen part de la col·lecció que s'exhibeix al Museu da Carris, la companyia encarregada del transport públic a Lisboa des del 1872.

El museu té un actiu programa d'exposicions temporals, sempre



[A la pàgina anterior] L'elevador de Santa Justa és un dels ginys més extraordinaris i excèntrics de la ciutat.





l·ligades a la mobilitat urbana i la història de la ciutat. La col·lecció permanent està dividida en tres mòduls: el primer presenta la història del transport públic mitjançant documents i petits estris, com ara setrills de greixar, seients, màquines de perforar bitllets, etc. El segon, és on es xala més, amb vagons de funicular de totes les èpoques, fins i tot amb el rastell davanter per evitar accidents, i el tercer nucli està dedicat a vehicles més peculiars: de manteniment de les vies o vagonetes de reparació.

#### UNA IMPONENT ESTACIÓ DE TRENS

Directament relacionat amb el món del transport, un dels atractius turístics més potents de la ciutat és l'estació de Rossio. És un element imprescindible en una ruta de turisme industrial. L'edifici té un gran valor arquitectònic, i va ser aixecat en estil neomanuelí per l'arquitecte Luis Monteiro. La terminal va

començar a sentir xiulets de tren el 1891. En el hall principal, on hi ha les taquilles i les sales d'espera, llueixen les clàssiques rajoles portugueses. Si ens acostem a les andanes —no s'hi pot accedir sense bitllet, però sí admirar-les abans de passar els torns—, que són un pis per damunt de l'entrada per resseguir el vessant del turó, veurem una estructura clàssica de columnes de ferro estretes que, a mesura que guanyen alçada, prenen la forma de palmeres. Les teulades de ferro forjat, amb claraboies per il·luminar de manera natural l'espai, són obra de Gustave Eiffel. Les nou vies connecten amb la rodalia de Lisboa, i aquí s'agafa el tren per anar a la també turística localitat de Sintra, per exemple.

Lisboa s'ubica a la riba nord de l'estuari del Tajo, abans que el riu més llarg de la península Ibèrica s'entregui a l'oceà Atlàntic. Per connectar-se amb la riba oposada compta amb dos ponts monumentals.



#### Estació de Rossio.

A finals del segle XIX, l'expansió ferroviària per Portugal va ser tan important que hi ha estacions que semblen teatres o palaus.



**Pont Vasco da Gama i pont 25 de Abril**, dues obres d'enginyeria extraordinàries sobre el Tajo.

OFICINA DE TURISME DE LISBOA

Una gran obra uneix la zona del parc de les Nacions i la riba de Samouco. Porta el nom de l'explorador Vasco da Gama. Té més de 12 km de llargada, 10 dels quals sobre les aigües del Tajo. És el segon pont més llarg d'Europa i es va fer el 1998 per alleugerir el trànsit amb motiu de l'Exposició Internacional. Es va construir en només un any i mig.

El pont més proper a la desembocadura és el 25 de Abril (que pren el nom de la Revolució dels Clavells), una de les icones més conegudes de la capital lisboeta. Es tracta d'una estructura de ferro pintada de vermell que a alguns els recorda el Golden Gate de San Francisco. Va ser inaugurat el 1998, i té més de 2 km de llargada. És una via de peatge perquè els ciutadans entrin i surtin ràpidament de la ciutat. Però també és una visita turística molt desitjada, sobretot des que es va instal·lar un espectacular mirador batejat com a Pilar 7. El nom no és casual, ja que











← De plafons de rajoles típiques se'n troben per tota la ciutat. A la fàbrica Sant'Anna n'expliquen la fabricació.

← La Central Tejo, l'antiga central termoelèctrica que va il·luminar la ciutat, acull el **Museu da Electricidade**.

← **Cisterna das Amoreiras**, de mitjan segle XVIII, en el Museu da Água.

MUSEU DA ÁGUA

## FITXA PRÀCTICA

1

### Fàbrica Sant'Anna

ADREÇA: Calçada da Boa Hora.  
TEL. 351 213 638 292.

HORARI: De dilluns a divendres de 9.30 a 18 h.

PREU: Entrada gratuïta.

WEB: [www.santanna.com.pt](http://www.santanna.com.pt)

2

### Museu Carris

ADREÇA: Rua 1º de Maio, 101-103.  
TEL. 351 213 613 087

HORARI: De dilluns a dissabte de 10 a 13 h i de 14 a 18 h.

PREU: Entrada general, 4,5 €.

WEB: <http://museu.carris.pt>

3

### Experiència Pilar 7 Ponte 25 Abril

ADREÇA: Avenida da Índia, pilar 7 da Ponte 25 de Abril.  
TEL. 351 211 117 880.

HORARI: Horaris variables, consulte el web oficial.

PREU: Entrada general, 5 €; gratuïta amb la targeta Lisboa Card.

WEB: [www.visitlisboa.com](http://www.visitlisboa.com)

4

### Central Tejo

ADREÇA: Avenida Brasília, 1.300.  
TEL. 351 210 028 190.

HORARI: De dimarts a diumenge de 10 a 18 h. Visites guiades els diumenges a les 11 h i a les 15.30 h.

PREU: Entrada general, 9 € [inclou l'entrada al Museu de Arte, Arquitectura e Tecnologia].

WEB: [www.maat.pt](http://www.maat.pt)

5

### Estació de Rossio

ADREÇA: Rua 1º Dezembro, 125.

HORARI: Sempre obert.

PREU: Entrada lliure.

6

### Cordoaria Nacional

ADREÇA: Avenida da Índia, 1.300.  
TEL. 351 213 637 635.

HORARI: De dilluns a dissabte de 10 a 19 h; diumenges de 10 a 20 h.

PREU: Entrada gratuïta.

WEB: [www.visitlisboa.com](http://www.visitlisboa.com)

7

### Museu da Água

ADREÇA: Rua da Alviela, 12.

TEL. 351 218 100 215.

HORARI: De dilluns a divendres de 10.00 a 17.30 h.

PREU: Entrada general, 4 €.

WEB: [www.epal.pt](http://www.epal.pt)

8

### Ascensors i tramvies de Lisboa

HORARI: De dilluns a dijous de 7.15 a 23.55 h; dissabtes de 8.45 a 0.25 h; diumenges i festius de 9.15 a 23.55 h [Pot haver-hi diferències entre els ascensors segons el barri].

PREU: Preu general, 3,80 €. Es pot fer servir el bitllet d'anada en un ascensor i el de baixada en un altre. La targeta Lisboa Card permet pujar-hi gratuïtament.

WEB: [www.visitlisboa.com](http://www.visitlisboa.com)

### Allotjaments i restaurants:

[www.visitlisboa.com/es](http://www.visitlisboa.com/es)



s'ha aprofitat la setena columna que sosté el pont per posar-hi un mirador turístic. Una passarel·la curta permet una panoràmica privilegiada sobre el riu Tajo i bona part del sector occidental de la ciutat. L'estructura està pensada per causar molta impressió, atès que el terra és de rajoles transparents, així com les parets. La sensació és de vertigen absolut. Es fa un recorregut entre els espais exteriors del Pilar 7 i es visita una exposició que explica la història de la construcció del pont.

### EL BRESSOL DE LES RAJOLES PORTUGUESES

Ja que som al barri de Belém, podem acabar la nostra ruta de patrimoni industrial per la capital portuguesa amb la visita a tres instal·lacions que són molt a prop l'una de l'altra. La Fàbrica d'Azulejos e Faianças Sant'Anna funciona, sense interrup-

ció, des del 1741. Va començar com un modest obrador de peces de fang. Però només 14 anys més tard va tenir un «cop de sort». Un terratrèmol va devastar la ciutat i amb la reconstrucció va començar també la moda de decorar façanes i interiors amb rajoles pintades. Això va fer créixer la fàbrica, que es va traslladar en diferents ocasions, a mesura que necessitava cada cop més espai. Des del segle XX és a l'emplaçament actual, a la Calçada da Boa Hora, on continua fent paviments tradicionals.

La factoria es pot visitar i així s'aprèn com es fan aquestes rajoles que Portugal sinó per tot el món. El procés encara és molt artesanal, i tot i que els forns són moderns models elèctrics, la decoració i el tractament manual s'imposen.

D'altra banda, la Cordoaria Nacional s'instal·là a la riba del

Tajo el 1775 per produir cordes de sisal, cables, veles i tota mena d'equipament tant per a la marina portuguesa com per a la d'altres països. Tot i que l'imperi portuguès ja començava a declinar, encara hi havia molta demanda de material nàutic per abastir els vaixells que creuaven tots els mars. L'activitat fabril va cessar el 1998, però part de les naus s'han convertit en espais expositius.

Tanquem aquesta ruta amb la visita al Museu da Água, que recull la història de l'abastament d'aquest bé tan preuat a la ciutat, i a la Central Tejo, seu del Museu da Electricidade, que exhibeix la maquinària que ha donat electricitat a la ciutat des del segle XIX. Mostra dinamos, motors, calderes i generadors hidràulics. ■

### SERGI RAMIS

PERIODISTA ESPECIALITZAT EN VIATGES



**«La Vanguardia anava plena d'ofertes de feina per als enginyers industrials. Però a mi em responien: "Senyoreta, això no és per a vostè"»**

---

## LAURA TREMOSA

---

La segona dona catalana, i la tercera espanyola, a obtenir el títol d'enginyera industrial.

---

**Laura Tremosa Bonavía** (Espolla, 1937) tenia clar que volia seguir la professió del seu pare, enginyer. Després de gairebé vuit anys d'estudis universitaris a la Universitat Politècnica de Catalunya, Tremosa va ser l'única noia de la promoció, l'any 1960. «No vaig coincidir amb Isabel de Portugal Trabal, que va ser la primera dona a estudiar Enginyeria Industrial a Espanya. Quan jo vaig accedir a la universitat, la Isabel ja havia acabat la carrera. Per tant, vaig estudiar tots els anys sent l'única noia», explica. Tot seguit va tenir dificultats per trobar feina d'enginyera, una activitat considerada per a homes.

«Va ser dur», diu. «Era una època en què *La Vanguardia* anava plena d'ofertes de feina per als enginyers industrials. Però a mi em responien: "Senyoreta, això no és per a vostè"». Finalment, va aconseguir feina en una oficina tècnica, on treballava braç a braç amb delineants i altres enginyers. Després es va dedicar a les publicacions, amb l'edició de revistes tècniques. «M'he divertit bastant en el sector de la informació tècnica perquè et permet estar al dia de tot», afirma. Va ser, de fet, la primera dona a dirigir una revista espanyola de temàtica exclusivament industrial, *Mundo Industrial*, de l'editorial Peisa.

A més de la seva activitat professional, és important el vessant polític i d'activista feminista i per les llibertats de Laura Tremosa. Durant el franquisme, va ser membre destacada de l'organització de professionals del Partit Socialista Unificat de Catalunya (PSUC), així com de l'Assemblea de Catalunya; va ser una dels 113 detinguts el 28 d'octubre del 1973 a l'església de Santa Maria Mitjancera, que van acabar a la presó. Així mateix, l'any 1976 va ser una de les organitzadores de les primeres Jornades Catalanes de la Dona, punt d'inflexió del femi-nisme a Catalunya. ■



# EL FAR DE L'ILLA DE BUDA

Una novel·la entre la història i la ficció, per **Maria Carme Roca**

**El far de l'illa de Buda va ser construït a les drassanes de Birmingham i va començar a funcionar l'any 1864. Amb una alçària de 51,5 m, en aquell moment era el far metàl·lic més alt del món. Un segle més tard, la regressió del delta de l'Ebre va fer que quedés completament envoltat d'aigua i, finalment, la nit de Nadal de l'any 1961, un fort temporal de Llevant el va ensorrar dins del mar. L'escriptora Maria Carme Roca l'ha investigat a fons per fer-ne l'escenari d'una història apassionant, un viatge d'emocions en el temps i en l'espai que ens descobreix un dels ginys més desconeguts i interessants del nostre país. Amb aquesta novel·la va guanyar el premi Prudenci Bertrana 2018.**

**Els fars susciten fascinació. En la seva novel·la, el far de Buda té veu pròpia.** Des de sempre que els fars m'han encisat. Del de Buda en tenia referències, però no va ser fins que el vaig veure representat en un pòster, en un restaurant de Poblenou del Delta, que m'hi vaig sentir imantada. Vaig anar covant la història que hi podia construir al voltant (el far és un personatge més de la novel·la) i la vaig escriure.

**El delta de l'Ebre també està molt ben dibuixat.** No hi tinc un vincle directe, però me'n vaig enamorar quan hi vaig anar per primera vegada amb els meus pares amb una vespa sidecar. Aleshores jo devia tenir uns onze anys. Acostumada a la Costa Brava (sovint anàvem a Tossa de Mar), em van sorprendre aquelles platges tan planes i la llum, la llum tan singular que posseeix el Delta al capvespre.

**Com es va documentar per escriure la novel·la?** Des d'aquella primera vegada que en vaig voler saber més coses, del Delta, i ja més gran l'interès va creixent. Escriure una novel·la sobre aquesta zona és una excusa perfecta per aprendre'n. I vaig començar a documentar-me. Bibliografia a banda, ja sigui del Delta o sobre l'illa de Buda, la meua recerca va consistir també a anar-hi, a parlar amb la gent (va ser tot un luxe poder parlar amb avis que coneixen bé la zona, i concretament l'illa de Buda), amb persones que en saben molt dels fars, com David Moré, la família Cabezas (l'últim faroner del far de l'illa de Buda va ser Alfredo Cabezas) o Guillem Borés (la seva família comparteix amb la Generalitat de Catalunya la propietat de l'illa). ■

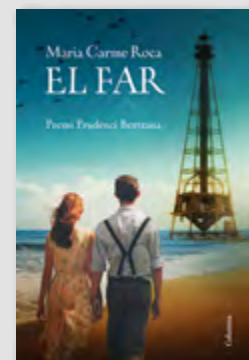
→  
Antic far de Buda  
a Sant Jaume d'Enveja  
(el Montsià).



**MARIA CARME ROCA** [Barcelona, 1955]

És llicenciada en Filosofia i Lletres i en Filologia Catalana i durant anys es dedicà a l'ensenyament. L'any 1997 va publicar la seva primera obra, i des d'aleshores no ha parat d'escriure. Amb més d'una cinquantena de llibres publicats, ha conreat la literatura infantil i juvenil, el conte curt, l'assaig i la novel·la. Pel que fa a aquest darrer gènere, s'ha especialitzat en novel·la històrica [*El monestir proscrit*, *Barcino*, *Escollida pels déus*, *L'enigma Colom*, *La merla*

*blava*, *La noia del club*, etc.]. Ha obtingut diversos premis literaris, com ara el Lola Anglada de contes infantils, el Barcanova de literatura infantil [*Akanuu*, *l'arquer persa*], el Nèstor Luján de novel·la històrica [*Intrigues de palau*] i premis de literatura juvenil com el Bancaixa [*Qui és el de la foto?*], el Joaquim Ruyra [*Katalepsis*] o el Barcanova [*Selfies al cementiri*]. La seva novel·la *A punt d'estrena* [Columna] va rebre el premi L'illa dels Llibres per votació popular.



COLUMNA EDICIONS, 2018

## Projecte per recuperar l'antic pont metàl·lic de la Colònia Sedó



La Diputació de Barcelona invertirà més de 60 milions d'euros per recuperar ambientalment, patrimonialment i socialment les lleres del riu Llobregat, així com les dels seus principals afluents, el Cardener i l'Anoia. L'actuació, prevista dins del projecte Vies Blaves, es completarà en set o vuit anys.

En el marc de les intervencions patrimonials de la part baixa del Llobregat, està previst recuperar el pont penjant o passera metàl·lica que travessava el riu entre Olesa i Esparreguera a l'altura de la

Colònia Sedó. Va ser construït l'any 1868 i està considerat un dels primers ponts metàl·lics que es van aixecar a Catalunya. La riuada del 1971 el va destruir gairebé del tot i actualment està en un estat molt precari i impracticable.

Aquesta actuació permetrà recuperar una important joia del patrimoni industrial i tecnològic de Catalunya, facilitar l'accés a la Colònia Sedó des d'Olesa i dinamitzar el territori a partir del paper central d'aquesta colònia industrial.

← Imatge de la passera metàl·lica en el seu estat original.

## El recinte fabril de Can Batlló es transformarà en un parc urbà

L'antic recinte fabril de Can Batlló, al barri barceloní de la Bordeta, es convertirà en un gran parc urbà amb l'objectiu de conservar i posar en valor el patrimoni industrial de l'antiga fàbrica tèxtil.

El projecte, que ha tingut en compte les peticions veïnals, preveu convertir més de la meitat de l'antic recinte fabril en una gran zona verda que comptarà amb una esplanada central amb vegetació baixa, un bosc i un camí d'aigua que recorrerà tot el parc. La zona verda inclourà pistes esportives, una àrea de jocs infantils, una zona d'esbarjo per a gossos i un espai per a horts urbans.



## Consolidació de l'antiga fàbrica Asland de Castellar de n'Hug

La Generalitat de Catalunya, mitjançant l'Institut Català del Sòl (INCASÒL), ha iniciat les obres de consolidació de l'antiga fàbrica Asland, situada al paratge conegut com a Clot del Moro de Castellar de n'Hug. La fàbrica acull actualment el Museu del Ciment, una de les seus del Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya (MNACTEC). L'actuació se centra a aturar el procés de degradació de les estructures que

encara es conserven d'una manera íntegra, especialment a la zona alta del complex, i fer un desenrunat general generalitzat arran dels col·lapses que s'han produït i que actualment afecten diverses zones.

L'actuació està promoguda i finançada per l'Agència Catalana del Patrimoni Cultural del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya i té un pressupost de 497.447,96 euros.





## Novetats editorials



### RUTAS POR EL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO INDUSTRIAL DE ESPAÑA

XAVIER MARTÍNEZ.  
ANAYA TOURING,  
MADRID, 2020.

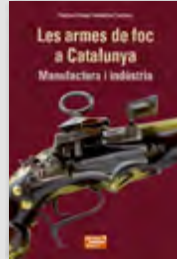
El llibre proposa 30 itineraris variats que inclouen des de la bellesa de les ruïnes silencioses fins a paisatges industrials acuradament museïtzats, precioses fàbriques modernistes recuperades per a usos diversos, meravelles de l'arquitectura del ferro, vells molins preindustrials, àrees mineres habilitades perquè el visitant pugui descendir a les profunditats de les galeries, colònies industrials, estacions i infraestructures ferroviàries vuitcentistes... Tot plegat acompanyat per fotografies i mapes detallats de cada ruta.



### ESTIMADES MÀQUINES

CARME TORRAS,  
MALES HERBES,  
COL. DISTORSIONS, NÚM. 75,  
BARCELONA, 2020.

De vegades no som prou conscients de la importància que atorguem als artefactes tecnològics en el nostre dia a dia. Hi interactuem de manera natural, gairebé inconscient, sense adonar-nos de fins a quin punt en depenem, i de com ens estan canviant la manera de pensar, de sentir i de relacionar-nos. Carme Torras, escriptora i professora d'investigació a l'Institut de Robòtica i Informàtica Industrial del CSIC-UPC, recull deu relats de ficció que giren al voltant d'aquesta qüestió.



### LES ARMES DE FOC A CATALUNYA: MANUFACTURA I INDÚSTRIA

FRANCESC XAVIER  
HERNÁNDEZ CARDONA,  
RAFAEL DALMAU. MNACTEC,  
COL. TEMES DE PATRIMONI  
INDUSTRIAL, NÚM. 7,  
TERRASSA, 2020

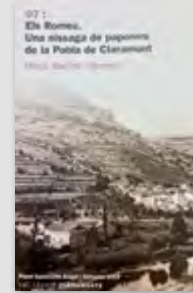
D'ençà del segle XIV, els catalans van fer servir bombardes, escopetes i espingardes. Ferran II va ser un gran impulsor de la guerra moderna, en què masses d'infanteria combatien amb armes de foc. Sense el suport tecnològic de la pirotecnia no s'explicaria el domini del món que els europeus van iniciar al segle XVI. Catalunya va participar de manera precoç en les noves tecnologies armamentístiques i durant els segles XVI i XVII va desenvolupar panys de colp i panys miquelet, determinants en l'automatització dels trets. Poblacions com ara Ripoll van excel·lir en la manufactura d'armes destinades als exèrcits i privats, així com en la d'armes de prestigi. Aquesta obra repassa la història de la manufactura i la indústria de les armes de foc a Catalunya fins a la fi de la Guerra Civil espanyola.



### MUSEU DEL FERROCARRIL DE CATALUNYA

DDAA. FUNDACIÓ  
DE LOS FERROCARRILES  
ESPAÑOLES,  
VILANOVA I LA GELTRÚ,  
2020.

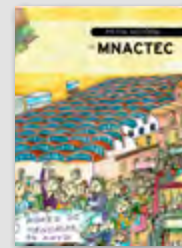
Una guia completa del Museu del Ferrocarril de Catalunya a Vilanova i la Geltrú, una de les seues més emblemàtiques del MNACTEC. Inclou el catàleg de les peces més rellevants.



### ELS ROMEU. UNA NISSAGA DE PAPERERS DE LA POBLA DE CLARAMUNT

MARTA BARTROLÍ I ROMEU.  
AJUNTAMENT DE LA POBLA  
DE CLARAMUNT, COL.  
CLARAMONTE, NÚM. 7,  
LA POBLA DE CLARAMUNT,  
2020.

L'autora ha investigat els orígens de la seva família, que es remunten a principis del segle XVI, i que van formar una important nissaga paperera a l'Anoia.



### PETITA HISTÒRIA DEL MNACTEC

NÚRIA ARMENGOL,  
PILARÍN BAYÉS.  
EDITORIAL  
MEDITERRÀNIA,  
BARCELONA, 2020.

Adreçada al públic infantil i familiar, la *Petita història del Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya* explica als més petits la industrialització del nostre país i la història del seu emblemàtic edifici modernista ubicat al centre de Terrassa. Des de l'arribada de la màquina de vapor, passant per la fàbrica de teixits i fins al dia d'avui, el Vapor Aymerich, Amat i Jover ha viscut mil aventures i ha esdevingut un referent en el patrimoni industrial de Catalunya. Una obra amb les entranyables i inconfusibles il·lustracions de Pilarín Bayés.

## Exposicions



### Epidèmies i pandèmies. L'enemic invisible.

L'exposició presenta l'evolució de les grans plagues sanitàries que ha patit la humanitat al llarg de la història, des d'una òptica històrica, científica, tecnològica i social.

A través de la recuperació del fons fotogràfic del Doctor Jaume Ferran i Clua (1851-1929), dipositat parcialment a l'arxiu del MNACTEC, s'expliquen el desenvolupament i usos de les vacunes, així com la tasca duta a terme per aquest eminent científic, que va desenvolupar la vacuna del còlera.

**DATES:** Fins al 31 de desembre del 2021  
al MNACTEC (Terrassa)

**MÉS INFORMACIÓ:** <https://mnactec.cat/ca/exposicio-detall/epidemies-i-pandemies-l-enemic-invisible>

## Congressos i jornades

### 26th International Congress of History of Science and Technology

**DATES:** Del 25 al 31 de juliol del 2021  
Praga [Txèquia]

**ORGANITZA:** Unió Internacional  
d'Història i Filosofia de la Ciència  
i Tecnologia [IUHPST]

**MÉS INFORMACIÓ:** <http://www.ichst2021.org>

### XVIII TICCIH Conference International

**DATES:** Del 29 d'agost  
al 4 de setembre del 2021  
Montreal [Canadà]

**ORGANITZA:** TICCIH

**MÉS INFORMACIÓ:** <http://ticcihcanada.org/ticcih-conference-2020>

### XIII Jornadas Internacionales de Patrimonio Industrial

**DATES:** Del 29 de setembre  
al 2 d'octubre del 2021  
Gijón [Espanya]

**ORGANITZA:** INCUNA, Asociación  
de Arqueología Industrial

**MÉS INFORMACIÓ:** [www.incuna.es](http://www.incuna.es)

### XII Col·loqui Internacional d'Estudis Transpirinencs

**DATES:** 1, 2 i 3 d'octubre del 2021  
Sant Joan de les Abadesses [Catalunya]

**ORGANITZA:** Centre d'Estudis Comarcals del  
Ripollès, CCEPC, IDAPA, IRMU, Institut d'Estudis  
Comarcals de l'Alt Urgell i Societat Andorrana  
de Ciències

**MÉS INFORMACIÓ:** [www.irmu.org/projects/transpirinencs](http://www.irmu.org/projects/transpirinencs)

### XVII Congrès d'Història de Barcelona. Salut i ciutadania

**DATES:** 24 i 25 de novembre del 2021  
Barcelona [Catalunya]

**ORGANITZA:** Arxiu Històric de la Ciutat  
de Barcelona

**MÉS INFORMACIÓ:**  
<http://barcelona.cat/arxiuhistoric>



CULTURA INDUSTRIAL, TÈCNICA I CIENTÍFICA

**Descobreix els secrets  
del nostre patrimoni industrial**  
Subscriu-t'hi ara i rep la revista  
a casa per **12€ a l'any**

[DOS NÚMEROS]





# EPIDÈMIES I PANDEMIES L'ENEMIC INVISIBLE

Exposició temporal  
al MNACTEC  
[mnactec.cat](http://mnactec.cat)

M / / /  
/ N A / /  
C / / /  
/ T E C

Museu Nacional  
de la Ciència i la Tècnica  
de Catalunya







Un museu nacional estès per tot el país