

(PLECS)

D'HISTÒRIA LOCAL

175

Directors: Ramon Arnabat (URV),
Josep Santesmases (CCEPC)
Producció: L'Avenç
Disseny original: Canseixanta
Triada de novetats: Pineda Vaquer (IRMU)
Dipòsit legal: B. 47.520-76
ISSN 2339-6997

CONTINGUTS

EDITORIAL: Els professionals ...

TEMES 1: Vertebrar la recerca ...

TEMES 2: La proporcionalitat ...

TEMES 3: Els peons caminers ...

TEMES 4: El manteniment de la ...

PATRIMONI: Els fars, patrimoni ...

RESSENYES

TRIA DE NOVETATS

TAULELL

1

2

6

10

14

18

20

22

24

DAVID MORÉ AGUIRRE. Centre d'Estudis Tossencs

ELS PROFESSIONALS DE L'OBRA PÚBLICA

Amb motiu del centenari del far de Tossa, el Centre d'Estudis Tossencs va organitzar del 7 al 9 de juliol de 2017 la jornada d'estudi «L'obra pública i els seus professionals (s. XVIII-XX). Biografies, projectes, impacte modernitzador». N'hem presentat les actes al mateix far el 14 de setembre de 2019.

L'arquitectura, l'enginyeria i la topografia, entre altres, han estat disciplines que han evolucionat molt des de la Il·lustració. Els avenços tecnològics s'han succeït i cada generació ha superat l'anterior en

la construcció d'obra pública. Al darrere d'aquestes infraestructures hi ha un ideari, una formació i unes trajectòries massa sovint oblidades. I més encara dels servidors de l'obra pública un cop aquesta s'ha inaugurat. Ens proposàvem posar el focus en faroners, sobrestants i ajudants d'obres públiques, ferroviaris, caps d'estació, peons de camins, guardes forestals, telegrafistes, estibadors, responsables d'obres hidràuliques i energètiques, encarregats i oficinistes diversos. La jornada pretenia divulgar estratègies de vertebració del territori a partir de l'extensió d'equipaments i infraestructures d'obra pública, presentar la importància que per a les comunitats urbanes i rurals ha suposat al llarg del temps la millora de les comunicacions, i també fer prosopogra-

fia d'algunes trajectòries, demostrar el vincle d'altres amb el territori pel qual van treballar, i aproximar-nos a la percepció social que ha despertat la construcció entre la ciutadania. Sense oblidar que, avui, bona part d'aquesta obra pública s'ha convertit en patrimoni de gran vàlua i en un recurs cultural en si mateix, que pot contribuir a la dinamització econòmica d'un territori i a posar en valor determinats elements des d'una perspectiva educativa, cultural i turística.

A manera de tast, us oferim aquí quatre aportacions d'àmbits territorials i continguts diversos, que permeten aproximar-nos

als grans protagonistes de l'obra pública (enginyers o arquitectes) però també als més anònims: hem triat un professional de l'àmbit marítim, i de terra endins ens apropem a carreteres i ferrocarrils. Luis Arciniega ens presenta la càtedra valenciana que dirigeix, dedicada a l'estudi de l'obra pública i l'empremta dels enginyers. Javier Pérez de Arévalo ens parla de les respostes arquitectòniques i tècniques per resoldre problemes de convivència als fars de les

Balears. Josep Formiga tracta del cos de peons caminers i ho centra a Girona. I Marc Martínez ens parla d'empleats de brigades de manteniment del ferrocarril fent un estudi de cas local. Finalment, en l'apartat del patrimoni ens centrem en els fars. ■

Participants a la jornada que va tenir lloc a Tossa el 2017 en un moment de descans al pati de la Casa de Cultura. Fotografia: Eva Pinyol Llèsera.



temes-1)

LUIS ARCINIEGA GARCÍA. Director de la Càtedra Demetrio Ribes. Universitat de València

VERTEBRAR LA RECERCA I LA TRANSFERÈNCIA SOBRE L'ENGINYERIA DE L'OBRA PÚBLICA EN L'ÀMBIT LOCAL

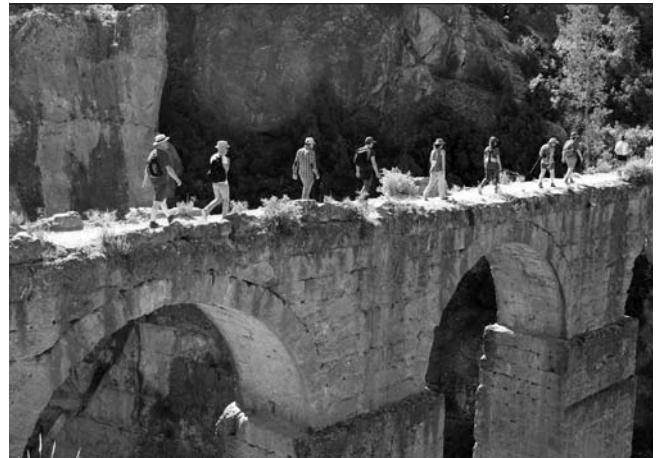
L'enginyeria de l'obra pública ha adquirit una creixent valoració pel que fa a la dimensió cultural i històrica. La consideració de la seua especificitat parteix en gran manera de la publicació de Pablo Alzola i Minondo *La Historia de las Obras Públicas en España* (1899). Atesa la seua amplitud i sistematització, aquest llibre podria considerar-se fundacional de l'interès investigador per les obres públiques en les diferents èpoques històriques. No obstant això, va caldre esperar fins a les últimes dècades del segle XX perquè se succeïssin diverses iniciatives acadèmiques que permetessin aprofundir en l'extensió de la seua dimensió patrimonial. Les primeres, que podríem suposar de transició, es van circumscriure a l'àmbit del patrimoni industrial. Aquesta situació responia a la gran puixança de l'enginyeria a partir de la industrialització, per la qual cosa quedaven amb freqüència mixturades. Un escenari que, al seu torn, generava una sensibilitat d'estima pròxima i, conseqüentment, una tradició historiogràfica.

El mateix enginyer i historiador Alzola va escriure *El arte industrial en España* (1892), la qual cosa mostra la confluència d'interessos cap a elements patrimonials desatesos, però diferenciats. Uns cent anys més tard, l'industrial va ser objecte d'un dels primers plans nacionals de patrimoni cultural, i només en els nostres dies s'ha creat un debat sobre si cal un pla específic per a les obres públiques. Aquest es planteja amb un caràcter ampli pel que fa a tipus d'elements i èpoques en què sorgeixen, com ja succeí a finals del segle XIX, però ara actualitzats amb l'aplicació a l'estudi de diversos valors —funcionals, històrics, estètics, simbòlics, tècnics i científics— transferits dels models de plans nacionals recents. Malgrat els avenços científics apuntats i el fet de partir d'una societat preocupada per l'ús públic d'aquests elements de l'enginyeria, el llegat supervivent de l'obra pública ha d'enfrontar-se a les amenaces a les quals està sotmès qualsevol tipus de patrimoni, a més d'unes altres que li són pròpies. També a alguns prejudicis. En primer lloc, cal destacar-ne la vulnerabilitat, perquè el valor d'ús s'imposa amb freqüència al patrimonial.

De vegades el desenvolupament vertiginós no és fàcilment compatible amb l'assossec de l'estudi necessari per fer-ne una valoració òptima. En segon lloc, és oportú denunciar-ne el

desconeixement per falta de tradició en la identificació, l'estudi i la posada en valor. Simultàniament, el menor ús d'aquest tipus d'anàlisi estableix una prevenció en la valoració i suposa una falta de reconeixement a la seua singularitat. En aquest sentit, quan es tracta de l'enginyeria de l'obra pública, a la noció arquitectònica de monument s'afegixen altres valors associats a les qualitats territorials que amb freqüència els integren en xarxes. Per aquesta raó, molts dels béns queden

Passeig per l'aqüeducte de "Peña Cortada" (2019). Fotografia: CDR.



vinculats a un dels catorze plans nacionals de patrimoni cultural existents, com el citat de patrimoni industrial o el del paisatge cultural, entre altres, sense que això ofereixi sempre una solució satisfactòria. En tercer lloc, voldria apuntar l'amplitud territorial i conceptual dels elements que el componen, subjectes a debat i a una difícil accessibilitat física o visual, perquè amb assiduitat els transitem, però no els contemplem. Finalment, la seua ubicació suposa més motius de reflexió. D'una banda, perquè el valor del recurs no sempre està conlligat a la capacitat del municipi en el qual es troba; de l'altra, perquè la importància d'alguns elements no rau en el cas aïllat, sinó en la seua integració en una xarxa, la qual cosa exigeix coordinació entre institucions.

Exposició "Rius per l'aire" (2019). Fotografia: CDR.



Les obres públiques, en tota la seua diversitat, presenten un enorme potencial patrimonial, perquè conjuguen art i tècnica en permanent renovació al servei de les societats on sorgeixen. Per aquest motiu, s'erigeixen en evidència de l'època en què es promouen i dels interessos polítics, econòmics i socials als quals responen. El seu estudi pot i ha de fer-se des de nombroses orientacions i disciplines, per la qual cosa ha suscitat l'interès d'investigadors de diverses èpoques històriques i de diferents branques del saber, entre les quals destaca la participació d'historiadors de l'art, arqueòlegs, arquitectes, enginyers, geògrafs i altres.

El potencial patrimonial de l'obra pública i els reptes als quals s'enfronta van generar una reflexió des de les dues últimes dècades del segle XX. Una proposta acadèmica que pot incloure's entre les pioneres va ser la Càtedra Demetrio Ribes. Aquest centre universitari promou la recerca, la difusió i el foment dels estudis sobre la història del transport i les seues infraestructures, les obres públiques (en un sentit extensiu del terme) i l'enginyeria en la Comunitat Valenciana o concement a aquesta. A instàncies de la doctora Inmaculada Aguilar, la Càtedra Demetrio Ribes va sorgir el 2003 com a resultat d'un conveni signat entre la Universitat de València-Estudi General (UEVG) i l'homòloga de l'actual Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de la Generalitat Valenciana.

Aquesta càtedra institucional té com a principals línies d'estudi i recerca, amb evidents interaccions entre elles:

- La història del transport, les comunicacions i les seues infraestructures.
- La història de l'enginyeria, amb especial atenció a les obres i als artífexs més rellevants al llarg del temps.
- La història de les obres públiques: xarxes de transport (camins, carreteres, ponts...), xarxes marítimes (ports, fars...), xarxes ferroviàries (estacions, ponts, túnels...), xarxes aèries (aeroports,

aeròdroms...), xarxes de telecomunicació (telegrafia òptica...), xarxes de defensa (muralles, torres de vigilància, bateries, refugis...) i xarxes hidràuliques (aqueductes, pantans, assuts...). – La història de la vertebració del territori a través de la inserció de l'obra pública en aquest, mitjançant grans xarxes o peces singulars.

En els seus quinze anys d'existència, la càtedra ha emprès nombroses i variades iniciatives per investigar i difondre el ric patrimoni relacionat amb el seu objecte d'estudi, que –com hem indicat– no sempre ha estat valorat, i a vegades ni tan sols identificat. Entre les principals línies d'activitat en l'àmbit de la seua competència destaca la realització de projectes de recerca, molts vinculats a R+D, així com la catalogació de fons documentals i de béns patrimonials, i la projecció i coordinació de publicacions, exposicions, cicles de conferències i altres labors culturals. Paga la pena ressenyar el seu compromís amb l'activitat acadèmica a través de la participació en postgraus, cursos d'extensió universitària, congressos i seminaris. També l'assessorament i l'elaboració d'informes tècnics i la contribució a comitès científics i de consell, sense oblidar la convocatòria anual del Premi Demetrio Ribes d'investigació.

La Càtedra Demetrio Ribes va sorgir amb la vocació interdisciplinària que exigeix el seu àmbit d'estudi. Així ho constata el caràcter transversal que ha configurat en les seues 15 edicions el palmarès de guardonats amb el citat premi d'investigació. A més, el diàleg entre diferents perspectives i enfocaments ha tingut un espai destacat en els fòrums de trobada en publicacions i reunions científiques, amb una plantilla que supera el centenar de col·laboracions en el marc de recerca i transferència.

La profusa activitat de la càtedra la vincula inexorablement a la societat en general, així com a multitud d'institucions de diferent constitució amb les quals es promou la cooperació. Algunes

temes-1)

són privades, mentre que d'altres són públiques i presenten diversos camps d'actuació: dependents del Ministeri de Foment, com ocorre amb el Centre d'Estudis Històrics d'Obres Públiques i Urbanisme (CEHOPU); sota l'empara del CEDEX o de l'Autoritat Portuària de València; autonòmiques, com en el cas d'algunes comarques; provincials, com succeeix amb les diputacions, comarcals, i per descomptat locals, amb els municipis al capdavant.

Més de tres lustres després del seu naixement, el seu ferm compromís s'actualitza al ritme dels vertiginosos canvis econòmics, tècnics i socials. En aquest sentit, cal destacar la seua renovada sensibilitat en la preocupant conjuntura de concentració poblacional. Lluny de claudicar davant d'un fenomen de reversibilitat complexa, la càtedra presta especial atenció a dues qüestions. La primera és la posada en valor de tots els elements susceptibles de formar part del seu camp d'acció, sense detriment de la major o menor densitat demogràfica de la localitat de la qual procedeix el seu objecte d'estudi. El segon aspecte concerneix la naturalesa itinerant de bona part de les seues activitats. D'aquesta manera, el rol com a agent dinamitzador de la recerca i transferència del coneixement es converteix en un dels seus objectius prioritaris. La relació amb les entitats comarcals i municipals és particularment estreta. Amb més freqüència de la desitjable, els estudis

i la difusió de les matèries assenyalades solen mostrar un caràcter jeràrquic que afecta tant el camp de treball com el públic receptor. Descurar una estratègia científica i divulgativa sobre l'enginyeria que sigui sensible amb la vertebració territorial és posar en perill diversos aspectes. Començant pel mateix patrimoni de l'obra pública supervivent, amb una freqüent obsolescència funcional, la qual cosa, afegida a ubicacions remotes dels grans nuclis poblacionals actuals, n'amença l'existència, malgrat que en honor a la veritat altres vegades l'afavoreix. D'altra banda, cal rescatar de l'oblit assumptes en altre temps transcendents per a comarques i municipis d'avenir incert, revitalitzant-ne i conscienciant-ne els habitants sobre el seu passat, el seu present, i, amb els senyals d'identitat renovats, el seu futur.

En conseqüència, resulta indispensable posar en valor accions que aportin una llum renovada a l'inesgotable camp dels estudis comarcals i locals. La Càtedra Demetrio Ribes, des dels inicis, ha mantingut una adscripció total a aquesta causa. A vegades amb treballs amplis en els quals també gaudien de gran protagonisme valors de caràcter local, els títols dels quals ja en denoten l'afinitat amb el que es tracta. És el cas dels tres volums sobre cartografia històrica, així com les guies i catàlegs de ports, fars, ponts, etc. En altres ocasions pren

Obres guardonades els últims anys amb el Premi Demetrio Ribes.



la forma d'estudis comarcals, com succeeix amb la col·lecció *Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas*, sorgida en paral·lel al naixement de la institució, que ha analitzat els casos de la Ribera Alta, la Costera, la Plana, la Plana Utiel-Requena i el Camp de Morvedre. També és un referent la recent sèrie «Indrets i paisatges» dins de la consolidada col·lecció *Quaderns del Museu del Transport*, de la qual ja s'han publicat vint-i-sis números. En concret, en la citada sèrie s'aborden els valors patrimonials de l'enginyeria per comarques; de moment, s'ha tractat el Baix Vinalopó (núm. 24) i el Camp de Morvedre (núm. 26). En aquestes iniciatives té un paper transcendental la col·laboració dels municipis implicats.

Sèries de quaderns, col·leccions, monografies, premis i exposicions repercuteixen en la incentivació de perquisicions sobre valors locals, i per tant en la relació amb les institucions municipals posseïdores d'aquests béns, sovint ràpides a prestar dades, imatges, testimoniatges orals, etc. En el desenvolupament d'aquestes activitats es gesten encàrrecs d'informes i assessoraments sol·licitats per entitats de caràcter local. Es tracta d'un sistema que configura una connexió bidireccional. Aquesta relació guanya solidesa quan, a més de la recerca acadèmica, s'obren vies de sensibilització dirigides al públic en general, a vegades no conscient de les peculiaritats del seu entorn però sempre agraït per aquestes accions. En els últims temps, la càtedra experimenta amb una sèrie d'iniciatives que tenen el propòsit d'aproximar part de les seues recerques als usufructuaris potencials: els veïns de les localitats implicades. Serveixin de mostra dos exemples: la itinerància d'exposicions i els «Passejos per l'obra pública».

Sobre la creixent circulació de les mostres, cal advertir d'una qüestió. Es tracta d'una demanda social sovint cristal·litzada pels municipis mateixos que, a través dels respectius consistoris, sol·liciten acollir durant un determinat període una exposició concreta que exhibeix el patrimoni propi o pel qual se senten preocupats, i que en permet la comprensió circumstanciada en un context més ampli. Així ha ocorregut recentment amb «Aeròdroms valencians de la Guerra Civil» i amb «Rius per l'aire. Aqüeductes de la Comunitat Valenciana».

Bibliografia

Inmaculada AGUILAR CIVERA (2003), *El territorio como proyecto. Transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunitat Valenciana*. València: Generalitat Valenciana.
Inmaculada AGUILAR CIVERA (2012), *El discurso del ingeniero en el siglo XIX. Aportaciones a la Historia de las Obras Públicas*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano i Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.

Des de la perspectiva de la transferència de coneixement sobre els estudis d'enginyeria, poques accions originen tant dinamisme entre la Càtedra Demetrio Ribes i els municipis com aquesta política expositiva. A les conegudes motivacions i conseqüències (idoneïtat de la temàtica de la mostra, elecció d'un enclavament adequat per a la instal·lació, adaptació de continguts a l'espai, difusió, etc.), caldria afegir l'extraordinari interès dels ajuntaments i dels seus habitants per fer èmfasi de diverses maneres en qüestions afins.

Amb cada nova destinació, l'exposició guanya en individualització gràcies a la incorporació per part d'un municipi de material ignot. A més, són trobades que serveixen d'excusa per augmentar el nostre coneixement. Així, en totes i cadascuna de les exposicions, des de la preparació fins a la recepció, sorgeixen suggestius col·loquis i una dialèctica enriquidora.

Un altre cas ja anunciat respecte al marc col·laboratiu de la Càtedra Demetrio Ribes amb els ajuntaments és l'organització d'activitats que donin a conèixer al gran públic les infraestructures més representatives del territori valencià al mateix lloc que desitja posar-se en valor. Així han nascut els «Passejos per l'obra pública», una activitat atractiva on grans especialistes en la matèria aporten els seus coneixements des d'una perspectiva didàctica i amena davant la mateixa obra objecte d'interès. L'impacte del projecte repercuteix especialment en la població de la localitat afectada.

Al capdavant, s'albiren algunes conclusions. És obvi que les maneres de vertebrar la recerca i la transferència sobre enginyeria de l'obra pública, atenent la connexió amb la seua època històrica i els problemes presents (desconnexió de la xarxa primitiva, abandó i enfonsament, reutilització després d'intervencions, etc.), són múltiples. Ací només s'han citat algunes sendes, amb ple coneixement de l'existència de moltes més. Tanmateix, en totes elles es requereix una actitud oberta i creativa. Des de la concepció mateixa del contingut dels estudis acadèmics fins a l'impuls d'una peculiar empatia cap als municipis, a les seues autoritats i els seus habitants. Sensibilitzar, crear un espai col·laboratiu i difondre conjuntament és un dels reptes que cal afrontar en una conjuntura poblacional que representa un desafiament en si mateixa. ■

Miguel AGUILÓ ALONSO (1999), *El Paisaje Construido. Una aproximación a la Idea de Lugar*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Miguel AGUILÓ ALONSO (2013), *Qué significa construir. Claves conceptuales de la ingeniería civil*, Madrid: Abada editores.

<https://catedrademetrioribes.com/>

temes-2)

JAVIER PÉREZ DE ARÉVALO. Autoritat Portuària de Balears

LA PROPORCIONALITAT DIRECTA ENTRE L'AÏLLAMENT D'UN FAR I L'INCREMENT DE LES DESAVINENCES ENTRE ELS HABITANTS. RESPOSTES ARQUITECTÒNIQUES I TÈCNIQUES A LES ILLES BALEARS

En el moment de fer un estudi d'aquest tipus, no és possible afrontar-lo sense diferenciar etapes cronològiques, les línies divisòries entre les quals podrien estar marcades per determinats canvis tecnològics, com per exemple en l'enllumenat marítim, en la navegació, en els sistemes de comunicacions o en la reestructuració arquitectònica del far, atès que, sovint, aquests canvis han contribuït a disminuir el nivell d'incomunicació que envoltava determinats fars de les illes Balears i espanyols en general, o a facilitar la preuada intimitat que tota família necessita en la vida quotidiana.

En la documentació històrica dels nostres senyals marítims apareix molt clarament la disminució de les tensions laborals i personals que turmentaven els habitants de fars com els de l'illa de sa Dragonera, o els de les illes de sa Conillera i des Penjats, una vegada s'establiren distribucions a l'interior dels edificis que contemplaven l'augment de la intimitat, mitjançant una reducció de plantilla en benefici de l'ampliació de l'espai destinat a cada família. D'altra banda, l'arribada de vehicles en els quals carregar la mercaderia i els habitants mateixos del far va contribuir a millorar la qualitat de vida d'aquella gent. També l'aparició de les primeres llanxes motores va facilitar la relaxació de les fortíssimes tensions que s'havien establert entre el col·lectiu de mariners dels fars i els torrers, etc. Una altra qüestió és el trist cas dels suïcidis protagonitzats per faroners, alguns dels quals, vençuts per l'aïllament, van optar per posar fi a la seva vida per uns fets que, molt probablement, en circumstàncies ambientals diferents haurien après a suportar d'una manera menys dramàtica.

Primera etapa (1852-1897)

M'atreveixo a acotar en aquestes notes un espai cronològic tan estrictament definit, pel fet que a les illes Balears els primers fars inaugurats del Pla d'Enllumenat Marítim de 1847 foren els de Maó i na Pòpia el març de 1852, i perquè el 1897

l'enginyer de camins, canals i ports Eusebio Estada va projectar el primer far en el qual es portaven a terme els seus plantejaments arquitectònics, destinats a rebaixar les tensions internes tan habituals entre els habitants dels fars, causa freqüent d'afectacions en el servei dels senyals marítims.

Entre les mesures no només hi havia la construcció de nous fars contemplats en el Pla de Reforma de l'Enllumenat de 1902, sinó que Estada va impulsar la reforma de l'organització del servei arreu de l'arxipèlag, seguint un corrent general que afectaria també la resta de fars de l'Estat, de manera que, amb la reducció de plantilles als fars on prestaven servei tres torrers, es van poder reformar també els espais destinats a habitatge per allunyar-los definitivament del concepte castrense original i convertir-los en autèntics habitatges familiars.

Estada va projectar el seu primer far el 1897 per al punt denominat Coves Blanques, al port de Sant Antoni (Eivissa), i més tard el de Punta de l'Avançada (el 1905), tot seguint el mateix model que l'anterior. Ambdós fars foren dissenyats amb dos pavellons ben diferenciats per tal d'aportar major independència als seus estadants.

Far de Coves Blanques el 1923. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'Autoritat Portuària de Balears.



Els moderns plantejaments que Eusebio Estada posseïa sobre allò que havia de ser un espai destinat a la vida en família van determinar que tots els fars que ell va projectar, i els dissenyats pels seus seguidors, abandonessin completament el tipus de distribucions internes aplicades als fars de l'arxipèlag fins aquell moment, tant si estaven aïllats com si no.

Quan analitzem la documentació històrica dels senyals marítics de les illes Balears, s'observa com en el tombant del segle XIX al XX disminueix considerablement la freqüència dels enfrontaments sorgits entre els torrers o entre els familiars dels torrers. Tanmateix, en aquells fars en els quals l'aïllament era més accentuat, mai es van deixar de produir altercats amb més continuïtat que en la resta.

Així, per exemple, el far de na Pòpia, en servei entre 1852 i 1910, reuneix una de les majors concentracions de batusses que he pogut trobar en l'anàlisi de la documentació històrica. Moltes van ser les amenaces que es van llançar els integrants de les tres famílies que residien en aquest far, que fou el més alt d'Espanya, amb un plànol focal situat a 360 metres d'alçada sobre el nivell del mar. En molts casos, van arribar a les mans, fins i tot amb conseqüències greus, com les esdevingudes el 1867, quan dos dels torrers es van bufetejar dins la cambra d'il·luminació i van provocar desperfectes a l'aparell òptic i a la làmpada moderadora d'oli. La sanció aquí fou exemplar, i ambdós torrers foren desterrats al far de les illes Columbretes, el far de càstig per excel·lència, famós perquè els torrers havien de posar les potes dels llits a l'interior de pots amb aigua per evitar que mentre dormien els escorpins que hi abundaven els pugessin a sobre i els piquessin. A na Pòpia els enfrontaments es van succeir al llarg dels 58 anys durant els quals va estar en funcionament: hi va haver desavinences diverses entre els torrers mateixos, entre les seves famílies i entre aquests i els mariners encarregats de l'abastament del far.

Per no estendre'm en els detalls de les baralles sorgides en aquests enclavaments, em limitaré a indicar aquells en els quals he trobat una major freqüència de problemes de convivència: el far de na Pòpia (sa Dragonera), el far de Formentera (conegut com la Mola), els fars de sa Conillera i des Penjats (Eivissa), i els fars de l'illa de l'Aire i de Cavalleria (Menorca). Això no vol dir que a la resta de senyals no hi hagués problemes, sinó que potser no eren tan freqüents o no arribaven a ser de tanta gravetat. Tots els faroners sabem que només arribava als escrits oficials la punta de l'iceberg de tot allò que succeïa dins dels murs del far.

Segona etapa (1897-1967)

En aquest període, molt més llarg que l'anterior, pretenc incloure tot aquell espai de temps durant el qual els faroners ja disposaven d'uns habitatges més adaptats a la intimitat, i

l'automatització i els canvis tecnològics començaven a fer les primeres passes.

Allà on vivien tres famílies, durant aquesta etapa es van reduir a dues, la qual cosa es va convertir en una arma de doble tall, atès que en una relació dual és molt més fàcil caure en l'enemistat i en l'enrarament de la situació que en una petita comunitat de tres treballadors, en la qual un sempre pot fer d'intermediari entre els dos protagonistes d'un enfrontament. Malgrat la reducció de plantilles, la realitat és que la documentació històrica dels fars de l'arxipèlag balear reflecteix una inqüestionable disminució en el nombre d'escrits referits a aquest tipus de problemes laborals.

Far des Penjats. Arxiu Històric de Senyals Marítics de l'Autoritat Portuària de Balears.

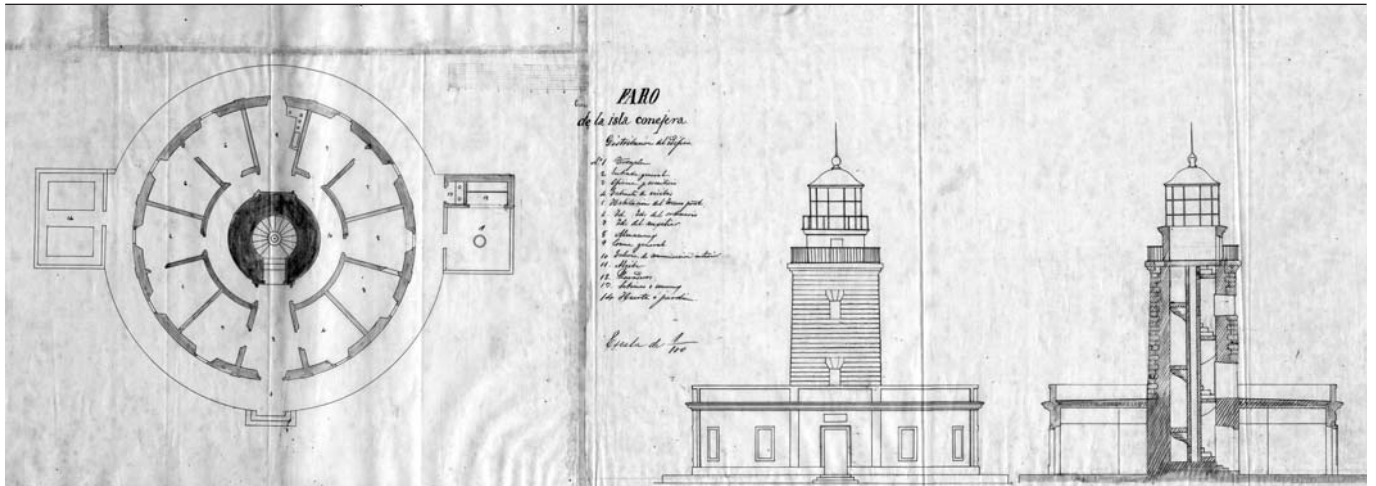


En aquesta època continuen destacant els fars de la Mola de Formentera i el des Penjats com a punts d'alt voltatge pel que fa a enfrontaments protagonitzats pels guardians. A aquests, cal afegir-hi el de Llebeig, inaugurat el 1910 a l'illa de sa Dragonera. Curiosament, entre els tres nous fars construïts (els de Llebeig i Tramontana a sa Dragonera i el de Tagomago a l'illot del mateix nom davant d'Eivissa), només el de Llebeig va començar aviat a mostrar-se com un punt calent de la conflictivitat laboral entre faroners. El de Tramontana era d'un sol tècnic, de manera que allà no podien produir-se batusses entre dos empleats, però el de Tagomago era una destinació per a dos torrers, i tanmateix no s'hi registren notificacions de casos greus de discussions, baralles o discòrdies entre ells. Per què? En el cas de Tagomago resulta ben clar: l'edifici ja va ser projectat amb els nous conceptes d'habitatge d'Eusebio Estada, que donaven major independència a les famílies residents.

D'altra banda, val a dir que, en aquesta segona etapa que aquí plantejo, van començar a implantar-se les primeres instal·lacions automatitzades amb gas acetilè, la qual cosa va suposar la construcció de balises en esculls i petits illots on era impossible la construcció d'un far tradicional amb personal de man-

temes-2)

Plànol del far de sa Conillera dibuixat per l'enginyer Emili Pou el 1857, on podem apreciar els espais comuns, origen de moltes de les tensions generades als fars en l'etapa vuitcentista. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'Autoritat Portuària de Balears.



teniment resident. Aquestes noves balises automatitzades suposaven un augment de feina per als faroners i una adaptació a les noves tecnologies que, en molts casos, va derivar en enfrontaments per aquestes qüestions. També fou el cas de les primeres instal·lacions elèctriques. Tanmateix, aquestes càrregues i contrarietats professionals es van veure compensades per diverses millores en el servei. D'una banda, tal com ja hem plantejat, els habitatges es van anar ampliant i independitzant per tal que les famílies gaudissin de major intimitat. A més, als fars situats en illots, s'hi van enviar unes motos Onza, i més tard motocarros, amb què es podia transportar amb major comoditat les mercaderies i els estadants del far. Foren moltes les penalitats que aquesta gent va haver de patir durant anys per transportar els queviures i els combustibles per al funcionament de les instal·lacions des dels embarcadors fins als fars, a través de miserables camins de ferradura.

També les embarcacions destinades a l'abastament van ser equipades amb motors que feien més segures les travesses i garantien el servei a l'hivern, amb una major assiduitat respecte el transport que depenia d'embarcacions a la vela. Laboralment, els dies de permís es van anar ampliant i la figura del torrer suplent, enviat al far durant les vacances o baixes d'algun dels empleats fixos, es va consolidar de forma general. Tot plegat va contribuir a compensar les noves penalitats que els avenços tecnològics aportaven a la vida professional dels faroners d'aquell temps.

Tanmateix, alguns fars com el des Penjats van continuar sent l'escenari de batesses que van arribar a constituir atmosferes dignes d'algun dels millors thrillers psicològics de la història del cinema. És el cas, per exemple, de l'episodi en el qual els membres de les dues famílies allà residents s'espriaven mútua-

ment de manera descarada i en hores nocturnes, de la mort per verola d'una de les filles al far mateix per impossibilitat d'evacuar-la, de l'enfrontament entre dos torrers que en alguns casos va resultar que eren cunyats, o de la mort d'algun torrer intentant rescatar uns naufragats, entre altres.

Amb tot, aquest és el far on m'he trobat l'únic cas de reconciliació entre dos torrers profundament enfrontats, que a més eren cunyats. Això va succeir el 1927, després d'haver protagonitzat el rescat d'uns pescadors i haver-s'hi jugat la vida. Llavors, els faroners van decidir abandonar les velles rancúnies, van reprendre la tranquil·litat i fins i tot van arribar a teixir amistat. Val a dir que, més tard, l'embarcació d'abastament dels fars que durant molt temps va prestar el servei als diversos senyals d'Eivissa va portar el nom de *Mendiacarreta*, barreja dels primers cognoms d'ambdós torrers, Celedonio Mendía Lasarte i Santiago Acarreta Calcerrada, en homenatge a aquests dos valents faroners que van arriscar la vida en diverses ocasions per salvar naufragats en situació desesperada.

També a la Mola de Formentera podem trobar en la documentació històrica uns quants episodis d'enfrontaments entre els seus habitants a la dècada dels vint, així com a Cavalleria, a Llebeig (en aquest cas amb un final desastrós), a l'illa de l'Aire i a la resta de fars aïllats.

Tercera etapa (1967-1992)

Aquests anys ja representen el declivi d'una professió que a poc a poc es va anar veient desplaçada pels automatismes que anaven empenyent amb força des de l'altra banda de la relació entre el treballador i el treball.

Als anys setanta els fars d'illots balears es deshabitaven, i els seus tècnics de senyals marítims passen a ocupar habitatges en senyals més accessibles. També es van millorar considerablement els camins i carreteres d'accés als fars, amb la qual cosa l'aïllament secular d'aquests funcionaris públics deixà de ser tan accentuat, i fins i tot passà a ser considerat quelcom envejable per alguns joves provinents de les atrafegades ciutats, que buscaven en aquesta professió una sortida al mercat laboral més estandarditzat.

En qualsevol cas, cal tenir present que ja pels volts dels anys vuitanta molts fars tenien telèfon, o almenys disposaven de cabines telefòniques no gaire distants, amb la qual cosa les comunicacions entre els faroners i l'enginyer encarregat del servei dels senyals marítims de la zona eren en gran manera a través d'aquest mitjà. Així va ser com el nombre d'escrits oficials es va veure notablement reduït a rutines exemptes, gairebé del tot, de totes aquelles problemàtiques que podien sorgir respecte a la convivència entre els ocupants del far o les possibles discussions laborals derivades del desenvolupament del servei.

Això no vol dir que desapareguessin del tot aquest tipus de discussions i desavinences, res més lluny de la realitat. El que passa és que desapareixen de l'oficialitat escrita. Tots els faroners hem passat per alguna tensió o altra en el transcurs de la convivència, que als fars sembla que l'enrareix fins a portar-la a l'extrem d'allò que és suportable.

Que també hi havia cordialitat i amistat entre els habitants del far?... Per descomptat que sí, i de fet, conec casos de famílies que han conviscut més de dues dècades al mateix far, fins a fondre's gairebé en una de sola, tot i que –siguem sincers i no ens enganyem– això sempre era l'excepció que confirmava la regla.

El problema que sorgeix ara, en abordar un període de temps del qual he format part activa i del qual conec prou bé les portes del darrere, és que les meves referències no es limiten a allò que és oficialment escrit, sinó també als rumors, els comentaris i –per què no dir-ho– fins i tot les vivències personals. Per això podria semblar que les tensions dins els murs d'aquests singulars edificis costaners pateixen un repunt, ja

Bibliografia

- David MORÉ AGUIRRE (2010), *La vida en los faros de España. El Cuerpo de Torreros de Faros o de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas (1851-1992)*. Barcelona: Angle Editorial i Museu Marítim de Barcelona.
- Javier PÉREZ DE ARÉVALO (2012), *Los faros de las islas Baleares durante los conflictos bélicos contemporáneos (1847-1945)*. Tesis Doctoral UIB.

Motocarro per al servei del far de l'illa de Cabrera, amb el faroner Mariano Juan Torres i la seva família a principis dels anys seixanta del s. xx. Col·lecció Mariano Juan Torres.



que podria citar casos de desavinences en gairebé la totalitat dels fars habitats que en aquest període encara mantenien la simultaneïtat de dos tècnics residents. Tanmateix, aquestes tensions o enfrontaments, crec, sovint tampoc són precisament les que, la major part de les vegades, en altres temps arribaven a constar en la documentació oficial, atès que no revestien una gravetat significativa.

Hem esbossat aquí uns breus apunts, però crec que és un tema prou interessant com per tractar-lo amb la professionalitat que es mereix, i formant part d'un estudi més profund des de perspectives psicològiques, psiquiàtriques o antropològiques. I és que, a banda de l'obvietat del fet que l'aïllament afecta o modifica en major o menor mesura el comportament considerat com normal en l'ésser humà, crec haver percebut, al llarg de tots aquests anys de contacte amb el món dels fars, que el simple fet de viure en un d'aquests emblemàtics senyals marítims (encara que en alguns l'aïllament no hagi estat essencialment destacable) afectava, a la llarga, la psicologia dels qui hi vivien. Però no soc jo qui per endinsar-me en aquests entramats de l'obscur món de la ment humana. ■

Javier PÉREZ DE ARÉVALO (2014), *Història dels Fars de les Illes Balears / Història de los Faros de las Islas Baleares*. Barcelona: Lunwerg i Autoritat Portuària de Balears.

Javier PÉREZ DE ARÉVALO (2017), *Fars / Faros de Dragonera*. Barcelona: Lunwerg i Autoritat Portuària de Balears.

temes-3)

JOSEP FORMIGA I BOSCH. Grup Vitraris de Vidreres

ELS PEONS CAMINERS A ESPANYA (S. XVIII-XX) EL CAS DE LA PROVÍNCIA DE GIRONA

La figura del peó caminer sorgeix a Espanya el segle XVIII, amb la construcció dels camins precedents de les carreteres radials. Ferran VI (1746-1759) emprengué una política d'obres públiques. Per fomentar el comerç es decidí la construcció de camins que fossin aptes per al trànsit de carros, ja que a Espanya els rius eren poc cabalosos i en ser un país molt muntanyós no era factible construir canals, com fou el cas de França. Als territoris costaners el comerç marítim era de cabotatge, mentre que a la resta del territori es feia amb mules, i amb carros en els millors camins. Ferran VI començà les obres de la carretera de Madrid a la Corunya per Arévalo i Valladolid al pas pel Guadarrama, que no era transitable pels carros, i amb dotze lligües de Reinosa a San-

Aquests camins foren els precedents de les sis carreteres radials, amb sortida totes a la plaça del Sol de Madrid, on hi ha el quilòmetre zero. Moltes d'aquestes actualment són autovies, d'altres es conserven com a carreteres nacionals no desdoblades, i en alguns casos al seu costat s'han construït autopistes.

A banda de construir els camins, aquests s'havien de conservar. Així, la Reial cèdula d'1 de novembre de 1762 legislà sobre la conservació dels camins en general, tasca encomanada als peons caminers, que havien de mantenir en bon estat una llegua de camí.² Es van construir 49 casetes amb l'objectiu que els peons caminers residissin al tros de via assignada.³ Al llarg del segle XIX es van construir molts quilòmetres de camins i s'establí la xarxa de carreteres actuals. L'Estat espanyol s'organitzà administrativament en municipis i per sobre d'ells províncies, creades el 1833. Aquesta organització va fer que alguns camins, després carreteres, depenguessin de l'Estat, altres de les províncies i finalment alguns dels municipis. Aquí ens centrarem en els peons caminers que depenien de l'Estat, i en l'evolució de la seva plantilla a la província de Girona.

Insígnia dels peons caminers.(www.geocaching.com)



tander. El seu successor Carles III (1759-1788), pel Reial decret de 10 de juny de 1761, ordenà que comencessin al més aviat possible els camins d'Andalusia, Catalunya, Galícia i València, tots amb inici a Madrid. Per a la seva construcció assignà als tres primers 250.000 rals mensuals, i al darrer, el sobrant del 8 % cobrat a la ciutat de València.¹

Reglaments dels peons caminers de l'Estat

El 1832 es va crear la Secretaria de Despatx de Foment General del Regne, que el 1833 es convertiria en Ministeri de Foment General del Regne. Els peons caminers sempre han format part d'aquest ministeri de Foment, que durant molts anys s'anomenà Ministeri d'Obres Públiques (MOPU) (1931-35, 1939-1993). L'Estat ha dictat diverses normes que han regulat el cos de peons caminers al llarg dels anys i el primer reglament data de l'any 1842.⁴

Reglament del 1842

Aquest reglament fou aprovat pel general Espartero, regent del regne d'Espanya per la minoria d'edat de la reina Isabel II, el 16 de juny 1842. Està dividit en quatre capítols: organització dels peons caminers; els peons capatassos; els peons caminers, i salaris, premis i càstigs.

Organització dels peons caminers

Per a la conservació permanent i vigilància de les carreteres generals hi haurà un peó caminer, cada cinc llegües consecutives formen un tros, el cap del qual un peó caminer havia de tenir cura d'una llegua de camí, i cada cinc llegües constituïa un tros, al front del qual hi havia el peó capatàs. Aquest peó capatàs tenia assignada la llegua central del seu tros (cinc llegües), i el peó capatàs i els altres quatre peons caminers constituïen la quadrilla.

Ha de tenir entre 20 i 33 anys, ser treballador del camp o llicenciat de l'exèrcit, no tenir cap defecte físic ni cap impediment per poder treballar, i acreditar la bona conducta moral i política amb certificacions del batlle i el capellà del lloc de residència. El peó caminer que sàpiga llegir i escriure, i amb una antiguitat d'almenys dos anys de bons serveis, serà idoni per ser peó capatàs. El nomenament dels peons capatassos i caminers correspon a l'enginyer en cap del districte, a proposta del de la província o de l'encarregat superior de la carretera. Quan el peó capatàs i els caminers d'un tros no fossin suficients per a la conservació o reparació d'aquest, es reforçarà la quadrilla amb peons auxiliars.

Els peons capatassos i caminers portaran uniforme, que constarà de pantaló i jaqueta de drap bru, amb el coll i les solapes de color vermell carmesí. Portaran també un barret rodó amb l'escarapela nacional i una xapa daurada al davant amb el número de llegua. L'armament serà una carabina o fusell retallat i canana cenyida. El peó capatàs es distingirà amb un galó en angle amb el vèrtex cap a dalt, que portarà a la part superior del braç esquerre sobre la jaqueta d'uniforme.

Els peons capatassos

El peó capatàs és el cap immediatament superior dels peons caminers i auxiliars d'una quadrilla. Tindrà assignada la seva llegua, que serà en general la central del tros. Quan un peó

caminer mori o sigui apartat del servei, el peó capatàs haurà de recollir les seves eines, armes i altres efectes del servei que aquell tingué en el seu poder. D'altra banda, avisarà els batlles dels pobles propers quan vegi malfactors al seu tros, i els informarà del nombre i de la direcció que hagin pres.

Els peons caminers

El peó caminer és l'encarregat de la llegua que té assignada. Per la Reial instrucció de 25 de juliol de 1790 té, a més, la qualitat de guarda jurat, per exercir i complir d'acord a les lleis el que disposen les ordenances i reglaments de policia i conservació de les carreteres. Durant la seva jornada de treball disposarà d'unes hores de descans, de dues a quatre en funció del mes de l'any. Els diumenges i les festes de precepte cancel·larà les dues primeres hores de treball per anar a missa, i la resta del dia romandrà al camí recorrent i vigilant la seva llegua.

Dels salaris, premis i càstigs

Els peons capatassos cobraran un ral diari més que els peons caminers de la seva quadrilla. Poden optar a un premi anual de 160 rals que es donarà, entre els de cada quatre trossos, al que més s'hagi distingit pel seu zel i bon comportament. Els peons caminers gaudiran del salari que se senyali als de la seva classe. Poden optar a un premi anual de 100 rals que es donarà entre els de la quadrilla, al que més s'hagi distingit pel seu zel i bon comportament.

Per faltes lleus d'insubordinació o de no compliment de les obligacions generals, es pot imposar als peons capatassos i caminers fins a una rebaixa de tres dies de salari. Les faltes greus poden ser motiu d'acomiadament dels peons capatassos i caminers.

Reglament del 1867

El reglament del 1867 va suposar dos grans canvis en relació amb el del 1842. El primer era conseqüència del fet que el 1849 Espanya havia adoptat el metre per mesurar la longitud. Així, aquest reglament estableix que per a la vigilància i conservació de les carreteres de l'Estat hi haurà un peó caminer cada 3 quilòmetres, i cada 15 o 25 quilòmetres formaran un tros. L'altra modificació era l'ampliació del període d'edat per ser admès com a peó, que va quedar en entre 20 i 40 anys, i el fet de ser nomenats pel governador civil a proposta de l'enginyer en cap de la província.

Reglament del 1909

En el reglament del 1909⁵ es va fer els canvis següents: per ser admès com a peó caminer s'havia de tenir entre 20 i 35

Caseta de peons caminers a la carretera de la Ganga a Calonge a principis del segle xx. Col·lecció Família Molla de Calonge.



temes-3)

anys; els peons capatassos eren nomenats per la Direcció General d'Obres Públiques, i hi hauria un peó caminer pel nombre de quilòmetres que determinés l'enginyer en cap.

Reglament del 1936

El reglament del 1936⁶ va modificar diversos aspectes. Des d'aquell moment, tots els nomenaments els faria la Direcció General de Carreteres i Camins, i es convocarien exàmens per cobrir les places que calguessin en funció de les necessitats.

S'establia que l'enginyer en cap dividiria les carreteres de la seva dependència en seccions i cada secció en trossos. Hi hauria un peó capatàs al capdavant de cada secció i el peó caminer de cada tros. Els peons caminers de l'Estat serien considerats com guardes rurals.

Els habitatges dels peons caminers: casetes i centres de conservació de carreteres

Per tal que els peons caminers i les seves famílies poguessin viure prop del tram de carretera que s'havia de conservar, es van construir tot un seguit de casetes a peu de carretera, anomenades *casilles*. Com que en molts casos els nuclis urbans quedaven molt allunyats del tram tenien encomanat, i tenint en compte que la gent es desplaçava majoritàriament a peu, el més útil era tenir un habitatge al tram de carretera on tocava treballar.

Durant el regnat d'Isabel II, l'any 1852 es dictà una circular per a la construcció, ubicació i disseny de les casetes a les carreteres generals. No hi hagué un únic model de caseta per a tot l'Estat, sinó que se'n van fer diversos en funció de les exigències del terreny i el clima.⁷ L'any 1858 s'encarregà a

Caseta de peons caminers a Sant Esteve d'en Bas el 2017, on visqué el peó Miquel Guardiola que després es traslladà amb la seva família al centre de manteniment de Vidreres. Fotografia: Benet Guardiola.



Lucio del Valle, Víctor Martí i Àngel Mayo el disseny de models de casetes de peons caminers. Van presentar dos models que foren aprovats el 1859, i que diferien només en els murs exteriors. Aquests eren de planta rectangular en el primer model, de 12,52 per 12,92 metres. En els dos models les casetes eren dobles, per a dues famílies, cosa que es justificava tant per raons econòmiques com funcionals. Els habitatges estaven simètricament disposats a la part davantera del recinte, mentre que a la posterior se situava un pati amb el pou i coberts per a eines. De cada un dels models es presentaren diverses modalitats constructives a base de pedra, maó, tova o barreges d'aquests materials, per adaptar-los a les litologies de les diferents regions.⁸ Eren habitatges de planta única amb una porta al centre i una finestra a cada costat. Unes quantes encara es conserven avui.

L'arribada de la maquinària va alleujar la duresa del treball dels peons caminers i els va permetre, a poc a poc, anar deixant les casetes on residien. I també va suposar un canvi en l'organització del manteniment de les carreteres, amb l'aparició de noves ocupacions com les de xofers, maquinistes i mecànics. Així, a partir de mitjan segle XX es van anar creant centres de conservació de carreteres als quals, a banda dels espais destinats a la maquinària i materials, hi havia habitatges per als treballadors i les seves famílies. Va ser així com els treballadors i familiars deixaren de viure a les casetes per anar a viure a les poblacions o als centres de conservació.

Un exemple de centre de conservació és el que es va construir a finals dels anys seixanta del segle XX a Vidreres, situat als afores del nucli urbà i al costat de la carretera comarcal 253 (actualment C-63). Consta de tres blocs de cases, dos dels quals tenen sis habitatges cadascun i el tercer vuit. Els habitatges, destinats als treballadors i a les seves famílies, consten de planta baixa, un pis i un pati al darrere. Disposen de magatzems per guardar maquinària, eines i material per conservar i reparar les carreteres. La primera plantilla de peons caminers del centre de Vidreres estava formada per peons caminers que procedien de diverses casetes de la província de Girona i altres de procedents d'altres províncies d'Espanya, com Múrcia i Jaén. Als anys vuitanta l'Estat traspassà el centre a la Generalitat de Catalunya, i la majoria dels treballadors que fins aquell moment vivien gratuïtament en aquelles cases les van poder comprar. Aquests habitatges han constituït un nou barri de Vidreres, anomenat Obres Públiques, on fins als anys noranta es vivia un ambient semblant al de les colònies industrials, ja que tothom que hi vivia treballava en el manteniment de carreteres. A partir dels noranta molts dels treballadors es començaren a jubilar, els fills s'independitzaren, i es troben casos en què les cases són habitades per persones que ja no treballen en el manteniment de carreteres.

La plantilla de peons caminers a la província de Girona

L'estudi de la plantilla de peons caminers a la província de Girona s'ha pogut fer gràcies a la documentació dipositada a l'Arxiu Històric de Girona per part de la delegació provincial de Girona del Ministeri d'Obres Públiques, i en concret de la sèrie de carreteres (1841-2001).

Els primers peons caminers documentats són els de la carretera Nacional II o carretera de Madrid a la Jonquera. Un d'ells fou Narcís Janer, resident a la Jonquera, que l'1 de gener de 1852 renovà la placa de peó caminer de la secció 8a, tram 4t i segona meitat de la llegua de la carretera de Madrid a França, passant per Saragossa i Barcelona. Consta que va morir el 5 de novembre de 1856.

L'any 1915 la plantilla de la província de Girona estava integrada per 36 places de capatassos de quadrilla, 8 d'elles vacants, i per 202 places de peons caminers, 26 de les quals vacants. En total 238 places, de les quals 34 restaven vacants, cosa que suposava el 14,29 % del total de places.

En alguns casos l'ocupació de peó caminer l'exercien pares i fills, i fins i tot nets com en el cas de la família Carbonell de Crespià. Josep Carbonell Badosa, nat el 31 de setembre de 1843, va prendre possessió de la plaça de peó de terme el 31 de juliol de 1881. Va morir el 30 de desembre de 1919. El seu fill Joan Carbonell Teixidor, que va néixer a la casella de Crespià el 15 de juny de 1898, fou peó auxiliar des del 13 de juny de 1921 fins a la seva jubilació forçosa el 15 de juny de 1968, en haver complert 70 anys. El fill d'aquest i net del primer, Marc Carbonell Grabuleda, nat el 1930, fou peó eventual entre el 1954 i el 1956, i des del 1956 peó caminer. L'any 1964 la plantilla gironina de caminers estava formada per 3 zeladors, 4 capatassos de brigada, 23 places de capatassos de quadrilla (1 vacant) i 93 places de peons caminers (29 d'elles vacants). En total 127 places, de les quals 30 restaven vacants, un 23,62 %. En relació amb el 1915 les places es reduïren de 238 a 127, és a dir, en 111 llocs de treball, que

suposen un 46,64 % dels existents el 1915. Això fou degut a la progressiva introducció de maquinària en les tasques de conservació de la xarxa de carreteres. La mitjana d'edat de la plantilla a 1 de desembre de 1964 era de 44,5 anys; el més jove tenia 26 anys i els més grans 63. Per categories, la mitjana d'edat dels capatassos de brigada era de 56,7 anys, la de capatassos de quadrilla de 47,9, la dels zeladors de 47, i la dels peons caminers de 43.

Centre de manteniment de carreteres de Vidreres el 2017, on s'observen els tres blocs d'habitatges i la resta d'instal·lacions.

Fotografia: Josep Formiga.



Als anys vuitanta del segle xx amb la implementació de l'Estat de les autonomies, moltes carreteres van ser transferides a les comunitats autònomes, i la plantilla de peons caminers de l'Estat es va reduir considerablement. El 2019 a Girona hi ha tres centres de conservació de carreteres de la Generalitat de Catalunya: els de Girona, la Vall de Bianya i Vidreres. ■

Notes

1. Pablo de ALZOLA MINONDO (1899), *Las Obras Públicas en España*. Bilbao: Imprenta de la Casa de la Misericordia, p. 321-322.
2. Una llegua de camí equivalia a 5.572 metres.
3. Elena de ORTUETA HILBERAT (2000), «Modelos de Casillas de peones camineros», *Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Sevilla 26-28 octubre 2000*. Sevilla: SEdHc, Universidad de Sevilla, Junta de Andalucía, COAAT Granada, CEHOPU, p. 733-742.

4. *Gaceta de Madrid*, núm. 2.831 (11 juliol 1842), p. 2-3.
5. *Gaceta de Madrid*, núm. 1 (1 gener 1910), p. 3-6.
6. *Gaceta de Madrid*, núm. 183 (1 juliol 1936), p. 9-15.
7. ORTUETA, *op. cit.*, p. 733-742.
8. Inmaculada AGUILAR CIVERA *et al.* (2016), *Fotografía y obra pública. Paisajes de la modernidad. Lucio del Valle, 1815-1874*. València: Universitat de València, p. 133-131.

temes-4)

MARC MARTÍNEZ I COMAS. Ambientòleg del Centre d'Estudis Selvatans

EL MANTENIMENT DE LA XARXA FERROVIÀRIA. L'EXEMPLE DE LA BRIGADA DE VIA I OBRES DE CALDES DE MALAVELLA (1898-1936)

Introducció

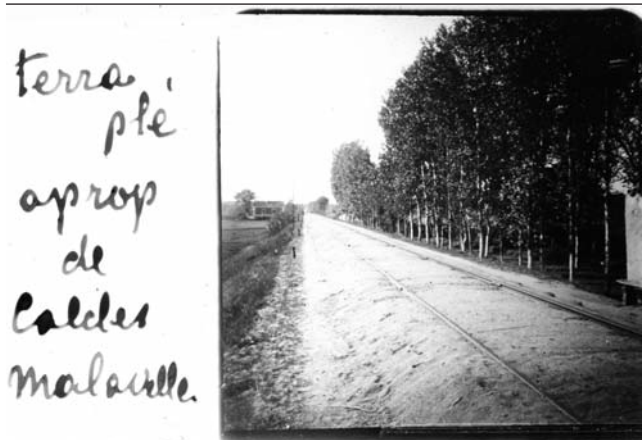
La primera locomotora de vapor va circular al Regne Unit el 1804, però no fou fins al 1848 que s'inaugurà el primer ferrocarril de la península Ibèrica, amb la línia de Barcelona a Mataró. A partir d'aquesta data es produeix una ràpida expansió de diverses línies de ferrocarril promogudes per les diferents companyies que es van constituint i, finalment, el gener de 1862 arriba el primer tren a Girona. En aquells anys la inversió econòmica és molt gran i les diferents companyies es van fusionant. És així com el 1875 es crea la primera gran companyia ferroviària catalana, anomenada Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF). La nova empresa permetrà estructurar una veritable xarxa ferroviària catalana.

A la resta de l'Estat espanyol l'expansió del ferrocarril també serà molt important i bàsicament tres grans companyies es repartiran el territori i competiran per l'hegemonia. És així com el 1898 s'acaba materialitzant la fusió entre una d'aquestes, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), amb la TBF, tot i que aquesta última es continuarà explotant de manera independent i se la denominarà Red Catalana de la MZA.

De manera convencional, la Red Catalana estava dividida en serveis (Intervenció, Movimiento...) entre els quals es trobava el de Vía y Obras, que es dividia en tres seccions amb un cap de secció al capdavant de cadascuna. La tercera secció era la que comprenia des de l'embranchement de Maçanet-Maçanes (que en quedava exclòs) fins a la frontera francesa, i el cap de secció tenia la seu a l'estació de Figueres. La secció estava dividida en 13 brigades d'uns 9-10 quilòmetres de longitud (entre via general i secundàries).

Aquesta organització continuarà igual fins a l'esclat de la Guerra Civil quan, a mitjan mes d'agost de 1936, el govern republicà ordenà confiscar totes les companyies privades i organitzar-les en un comitè d'explotació. La guerra deixà un panorama ferroviari desolador i les grans despeses de reconstrucció abocaran les companyies a una situació insostenible que desembocarà en la nacionalització i unificació en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) el gener de 1941.

Fotografia estereoscòpica del terraplè de la via quan encara no s'havia desdoblada, al fons hi veiem la casilla de can Salom. Finals segle XIX. Col·lecció Antoni Vilà i Ribot.



La Brigada de Caldes de Malavella

La brigada de via i obres de Caldes de Malavella era l'encarregada de la vigilància i el manteniment d'uns 9 km de via que abastaven més o menys el recorregut de la via del ferrocarril pel terme municipal, i una mica més d'un quilòmetre de vies mortes per donar servei a l'estació i el moll de càrrega. En un primer moment la línia era d'una sola via però ben aviat, a causa del gran trànsit que assolí, es desdoblà amb una via per sentit, la qual cosa comportà que els quilòmetres per mantenir fossin pràcticament el doble. La feina de manteniment era coordinada pel capatàs, que tenia el despatx en una petita caseta situada a uns 250 metres al sud de l'estació actual seguint les vies direcció Barcelona, just al punt on s'uneixen les vies principals amb les vies mortes de la zona de càrrega i descàrrega. L'edificació no feia més de 25 m² i es distribuïa en dues estances que feien la funció de despatx i arxiu. Aquesta ubicació es va fer servir des del 1898, quan la línia fèrria de Barcelona a França passà a ser propietat de la companyia MZA, fins al final de la Guerra Civil, quan l'administració

175

fou assumida per un comitè revolucionari amb seu a Barcelona. Sembla que en finalitzar la guerra el servei de via i obres, i amb ell la brigada de Caldes, es va reorganitzar i aquest local es tancà i no es tornà a utilitzar mai més.

El capatàs era l'encarregat de coordinar la feina de tots els treballadors de la brigada, tant els obrers com els guardes. La feina dels obrers consistia bàsicament a netejar, rectificar i calçar la via, però també substituir les travesses deteriorades, estrènyer els cargols que subjecten els rails o netejar tots els elements relacionats amb la via i el pas del ferrocarril en el seu tram, així com arranjar els passos a nivell, desbrossar i netejar marges, talussos i cunetes... A més, la brigada era també l'encarregada de cuidar el manteniment dels exteriors de l'estació i el moll de càrrega i de vegades, per exemple, els trobem arrançant les andanes o pintant la tanca metàl·lica que envolta l'estació.

Per tal de dur a terme aquestes feines, el capatàs disposava d'un seguit de treballadors fixos, els obrers, el nombre dels quals va anar variant segons el moment però sempre rondava els quatre o sis homes. En alguns moments el capatàs, prèvia autorització del cap de brigada, podia també contractar els serveis temporals d'altres persones. Aquest fet va arribar a ser molt habitual a causa de la gran quantitat de feina que hi havia i, grans temporades de l'any, hi arribava a haver dos o tres temporers que donaven suport als obrers en les seves tasques. A més, per a treballs específics com els de paleta, ferrer o fuster, que requerien una especialització més important, també es contractava de manera puntual els industrials de la vila. Per tal de

portar un control de tots aquests treballadors i de la feina executada, el capatàs feia un seguiment exhaustiu i anotava tot el treball diari, tant en dietaris com en fulls de jornal i de material que constitueixen el gruix important de la documentació generada, part de la qual en el cas de Caldes s'ha pogut conservar. Tant s'anotaven els jornals que feia cada treballador com els metres de via on s'havia treballat, les tasques efectuades, el material substituït o arranjat... Una bona organització era molt important, ja que gran part de la feina es feia enmig de les vies i una mala coordinació podia causar accidents greus.

Cal tenir en compte que la feina era totalment manual; els obrers només disposaven de pales, aixades i cabassos per treballar o, com a molt, alguna barrina o clau. Fins i tot en els manuals s'especifica que, per tal de no deteriorar la via a l'hora de fer algunes feines, com ara arrancar herbes, calia fer-ho amb les mans. Tot i treballar per al manteniment del que en aquells moments es considerava un dels mitjans de transport més eficaços, els desplaçaments durant la jornada i al llarg dels 8 km de via es feien sempre a peu i només podien utilitzar les vagonetes de tracció manual (que a la MZA s'anomenaven *cangrejos*) per tal de transportar material pesant (travesses, rails o balast).

Tota aquesta organització del treball va anar canviant progressivament, si bé molt a poc a poc, a partir dels anys 1940 per dos factors importants. Primer, per la reorganització de tot el funcionament quan es van centralitzar i unificar directives de totes les companyies amb la creació de la nova empresa estatal RENFE; i segon, i potser el més important, per la lenta moder-

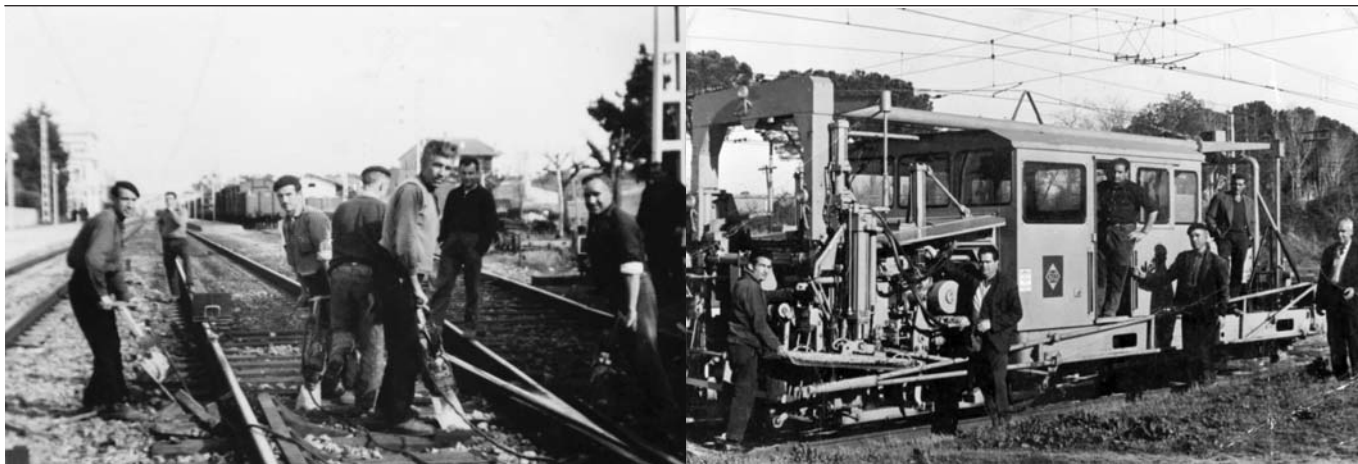
Fotografia de la plantilla de l'estació de Caldes de Malavella a principis del segle xx on només per la indumentària ja podem distingir la diferent categoria professional. Arxiu Municipal de Caldes de Malavella, Fons l'Abans, Col·lecció Enric Casanovas.



1
2
6
10
14
18
20
22
24

temes-4)

Fotografies de la brigada de via i obres als anys 60 ja molt més mecanitzada.
Arxiu Municipal de Caldes de Malavella. Fons l'Abans, Col·lecció Joaquim Casals.



nització i mecanització del treball, la qual permeté que de mica en mica es pogués anar prescindint de gent i ampliant els trams de via de què es podia fer càrrec cada brigada.

Els treballadors ferroviaris i els seus «privilegis»

Molt sovint s'ha dit que el fet d'entrar a treballar al ferrocarril era considerat una mena d'ascens social. Però fins a quin punt era així?

L'aparició del ferrocarril significà la contractació de gran quantitat de treballadors amb unes condicions que, a priori, semblaven més avantatjoses que els treballs agrícoles que havien predominat fins aquell moment. Tot i així, hi havia molta diferència entre treballadors en funció de la categoria professional assignada; dues terceres parts de la plantilla ocupaven els llocs menys qualificats i es concentraven en la secció de tracció i material i la de via i obres. Aquesta jerarquizació s'accentuava encara més entre la plantilla fixa i la gran quantitat de temporers o jornalers que s'anaven contractant al llarg de l'any i per a tasques específiques. Per exemple, de les 3.926 persones contractades pel servei de via i obres de la MZA el 1915, més d'un 94 % foren jornalers. Els sous d'aquests temporers foren sempre baixos, i sobretot no podien accedir a molts dels «beneficis» que actuaven com a autèntics complements salarials. Si analitzem els padrons municipals de Caldes de Malavella dels anys 1930 i 1936, els més detallats de tot el període, podem veure com la jerarquizació es manifesta també en els orígens i la mobilitat del personal. El primer que observem és la diferència entre els llocs d'origen dels treballadors. Dels treballadors de la brigada de via i obres que viuen a les cinc

casilles, tots tenen un origen caldenc o proper (Franciac, Riu-dellots, Vilobí...), mentre que els treballadors de l'estació (cap d'estació, factors...) tenen origen en llocs molt més diversos i allunyats, quasi sempre propers a una estació de tren, com Sant Jordi Desvalls, Barcelona, Martorell, Móra la Nova o fins i tot més lluny, com Samper de Calanda (Terol). El moviment del personal també és molt diferent d'un cas a l'altre. Mentre que els treballadors de la brigada no canvien durant aquests sis anys (només hi ha dues variacions al padró, per una criatura que neix i una altra que mor), els treballadors de l'estació van canviant i en aquest període de temps només hi ha una família que es manté; les altres totes han canviat.

Aquesta simple anàlisi ja ens permet advertir unes condicions laborals i socials molt diferents. Els treballadors de la brigada són gent humil procedent sobretot de famílies pageses que busquen una sortida laboral fora del mas on les famílies fan de masovers. La seva qualificació no els permet aspirar a pujar cap graó dins l'empresa i la majoria s'acabaran jubilant treballant per a la brigada en el mateix sector de via. En canvi, els treballadors de l'estació tenen una mobilitat molt gran, segurament a causa de les possibilitats d'ascens dins l'empresa. En un principi, la contractació de personal per a les brigades es feia seguint criteris de qualificació i fins i tot de força física, però això va anar canviant a partir de la dècada de 1860, quan s'aproven normatives de vigilància dels ferrocarrils. Tot i l'oposició de les grans companyies, la normativa que es va aprovant estableix l'obligatorietat de vigilància permanent en aquells punts on les vies fèrries es creuen amb camins tradicionals. És per això que es recorre a una mà d'obra barata, les dones; una gran quantitat s'incorporen a les plantilles per encarregar-se de la tasca de guardabarreres, i així complir l'exigència estatal

de vigilància sense augmentar excessivament les despeses de personal. És necessària una presència permanent al lloc de treball, no només per regular els passos a nivell sinó també per evitar que el bestiar llibert malmeti les vies. Aquestes circumstàncies porten a distribuir el treball d'una manera molt particular per tal de garantir la vigilància les 24 hores. El nucli de treball era familiar i això permetia l'organització informal del servei. El cap de família tenia la responsabilitat principal i se li concedia un habitatge, les petites *casilles* a peu de via, que moltes vegades els permetia cultivar un petit hort i fins i tot tenir alguns animals domèstics com ara aviram. La dona feia una feina que no requeria cap qualificació i que era supervisada pel marit. A més, «cuando el servicio no exigiera su presencia en la vía» podia dedicar-se a les feines domèstiques. Com a conseqüència, les dones que treballaven per al ferrocarril com a «guardesses» tingueren unes condicions de treball molt precàries durant molt de temps i foren l'últim col·lectiu a assolir unes condicions de treball dignes.

Tot i que la majoria de treballadors en nòmina podien disposar d'un habitatge propietat de la companyia i sovint també un petit tros de terra on fer l'hort i tenir un corral per a l'aviram, aquests habitatges eren molt diferents en funció de la categoria professional. Els treballadors de l'estació vivien sobre mateix del lloc de treball, en el cas de Caldes en quatre pisos moderns que disposaven de tots els serveis d'aquell moment (aigua, llum...). En canvi els treballadors de la brigada vivien en tres *casilles* d'uns 70 m² o dues de només uns 35 m² repartits en tres petites estances (cuina-menjador i dues habitacions) que també serviren d'habitatge a famílies senceres. Els anys 1930 totes les *casilles* eren habitades: a les tres més grans hi vivien famílies de tres a sis membres i a les dues més petites, una família de cinc membres i una parella sense fills. Però a banda de l'habitatge, els treballadors ferroviaris disposaven d'altres «privilegis» com el servei d'economat. Aquest

Bibliografia

Esmeralda BALLESTEROS (2003), «La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962», en Carmen SARASÚA i Lina GÁLVEZ-MUÑOZ (coord.), *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de Trabajo*. Alacant: Publicaciones de la Universidad de Alicante, p. 335-354.

Esmeralda BALLESTEROS DONCE (2010), «Retribuciones de los trabajadores del Servicio de Vía y Obras (MZA). Reflexiones entorno a un análisis multidimensional», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 18. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles de España, p. 172-197.

Francisco de los COBOS; Tomás MARTINEZ (2009), «Gestión del conflicto laboral en las grandes empresas. Los modelos de la dirección

Casilla de Can Rifà als anys 60. Arxiu Parroquial de Caldes de Malavella.



servei consistia a passar als treballadors unes circulars amb el catàleg de productes que podien comprar a preus beneficis (sobretot comestibles, ultramarins, roba i sabates) i informar-los del dia que passaria el tren amb els productes. Ells podien comprar el que els feia falta i no calia que ho paguessin perquè se'ls descomptava del sou que havien de percebre. Altres privilegis eren la utilització del ferrocarril de manera gratuïta prèvia autorització, tant els treballadors com els seus familiars, o la possibilitat que els fills estudiessin a Barcelona en una acadèmia de l'empresa per seguir les passes dels pares i també esdevenir ferroviaris.

Per últim un altre dels beneficis que tenien era la cobertura en cas d'accident o defunció. El capatàs de la brigada havia de portar un control mitjançant documents normalitzats de totes les incidències i accidents de treball i existia una mútua que es feia càrrec de l'assistència mèdica i de les indemnitzacions en cas d'invalidesa permanent o defunció del treballador. ■

de las compañías ferroviarias norte i MZA», *Congrés d'Història Ferroviària. Palma de Mallorca 14 i 15 d'octubre de 2009*. Palma de Mallorca: Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori del Govern de les Illes Balears i Fundació de Ferrocarrils Espanyols.

Elvis MALLORQUÍ (2012), «L'arribada del Tren Gros», *Gavarres*, núm. 22. Cassà de la Selva: Editorial Gavarres, p. 64-65.

Elisabet SERRA (2012), «La casilla de can Mas», *Gavarres*, núm. 22. Cassà de la Selva: Editorial Gavarres, p. 68-69.

Miguel Àngel VILLACORTA HERNÁNDEZ i Tomás MARTÍNEZ VARA (2009), «Aproximación al sistema contable de los talleres ferroviarios de MZA durante el siglo XIX», *De Computis: Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 6, núm. 11 (deseembre), p. 116-135.

patrimoni

DAVID MORÉ AGUIRRE. Centre d'Estudis Tossencs

ELS FARS, PATRIMONI UNIVERSAL

La vocació universal, intemporal i de servei dels fars és molt poderosa. La llum dels fars guiant la humanitat, aquest és el potentíssim símbol dels fars. La famosa Estàtua de la Llibertat de Nova York, l'autèntic nom de la qual és *La llibertat il·luminant el món*, va funcionar com a far d'ençà de la seva inauguració el 1886 fins al 1902. Aquest antic far és una autèntica icona de la nostra civilització, talment com el s. III a.C. ho eren el Colós de Rodos o el Far d'Alexandria, dues de les set meravelles del món antic.

Als Països Catalans tenim un dels millors museus de fars del món, per bé que diversos problemes administratius fan que no hagi assolit la categoria de museu. A l'Exposició de Senyals Marítims instal·lada permanentment al far mallorquí de Portopí, a Palma, s'hi compila l'essència dels fars. És el tercer far en funcionament més antic del món, documentat ja el segle XIV com a torre de senyals, i de 1617 ençà com a far.

Les característiques arquitectòniques d'aquest monument històric, afegides a l'extraordinària col·lecció que hostatja, permeten copsar amb claredat tres idees: d'una banda, el valor arquitectònic d'unes construccions singulars, amb les característiques que el seu temps els ha donat; d'una altra, el valor de l'evolució tecnològica que han viscut aquests equipaments; i finalment, el component humà que hi ha darrere d'uns edificis on ha viscut gent. Però els fars són també una part integrant del paisatge col·lectiu, àmpliament valorat socialment.

La construcció de carreteres, ferrocarrils, ports, embassaments o centrals de producció energètica, entre altres, ha pogut despertar rebuig social, però amb els fars no ha estat el cas. Ben al contrari, quan alguna vegada s'ha intentat enderrocar-ne algun que havia quedat en desús o havia perdut utilitat pràctica, la reacció popular ha estat radicalment contrària. El 1974 un projecte pretenia l'enderroc del far de Cala Nans a Cadaqués i la substitució per un de nou a l'altra banda de badia. La idea va aixecar una gran campanya popular en contra, com a conseqüència de la qual el pla es va desestimar i el far es va mantenir allà on els cadaquesencs el tenien assumit com

a part del paisatge. I en dates ben recents, la queixa que uns quants estiuejants havien fet arribar al Port de Barcelona per les molèsties que els produïa l'esclat del far de Vilanova i la Geltrú va portar a la institució portuària a col·locar una pantalla en l'angle de visió de la llanterna del far que donava al municipi, per tal d'evitar l'arribada del raig de llum a la població. Tanmateix, l'endemà les manifestacions populars contràries a la decisió que furtava la llum del far als vilanovins van ser tan grans que la modificació tècnica es va haver de revertir. Tot un exemple de fins a quin punt la ciutadania sent els fars com a quelcom propi, com a part d'un paisatge col·lectiu integrat en la memòria.

Els fars són vistos com uns equipaments de servei universal, capaços de generar consensos des d'àmbits o perspectives socials, culturals, econòmiques, ideològiques, filosòfiques i religioses ben diverses, sovint antagoniques entre elles, i això és justament un dels seus principals actius. Són establiments que la societat ha incorporat al paisatge costaner i a l'imaginari col·lectiu, cosa que explica que encara avui hi hagi un notable interès social per conèixer-los.

L'evolució tecnològica determina la progressiva desaparició del faroner resident al far amb la seva família, vetllant de forma permanent pel bon funcionament del senyal. En l'actualitat els fars tots continuen plenament operatius però funcionen

Interior del far de Portopí a Palma. Fotografia: Eva Mitjà Torrent



amb automatismes i es vetlla pel seu bon estat a través d'avançats sistemes de control remot. Què fer amb els antics habitatges desocupats és un dels reptes a què han hagut de donar resposta els gestors dels senyals marítims arreu del món, a mesura que l'avenç tecnològic permet desvincular-ne el funcionament dels habitatges adjunts, un procés accentuat en els darrers anys i al qual cal donar resposta per evitar el progressiu deteriorament general d'edificis i jardins, agreujat per la proliferació d'assalts i vandalismes. Cada autoritat portuària ha pres mesures per fer-hi front (manteniment de personal tècnic resident al far, enderroc d'alguns cossos d'edificis, tapiat d'altres, cessions d'ús de característiques diverses, etc.).

Amb la desaparició de la figura del faroner resident al far, s'han alliberat espais susceptibles d'acollir nous usos (culturals, turístics, administratius, etc.), cosa que representa una oportunitat i un repte. Tots els fars continuen funcionant, i per tant en la cessió d'ús no es contemplan mai les torres ni les llanternes on hi ha els aparells òptics que els donen la raó de ser (i que a priori són allò que més encurioseix el públic). En els contractes de cessió sempre es garanteix l'accés restringit a les instal·lacions tècniques del far (incloses torres, llanternes i espai de serveis imprescindibles) per al personal tècnic qualificat, alhora que s'estableixen condicions estrictes per respectar-ne la imatge exterior i la funció.

Els fars podien ser d'un, dos o tres tècnics (normalment dos) i per tant disposem d'una superfície d'uns 110 m² de mitjana, limitació que cal tenir molt en compte, atès que pel valor arquitectònic dels edificis la seva estructura exterior no es pot modificar i els jardins i terrasses que els envoltaven formen part del conjunt arquitectònic, que no es pot transformar substancialment, tot i acceptar estructures desmuntables per acollir serveis relacionats amb els nous usos.

A Catalunya estem parlant de sis fars dependents de l'Autoritat Portuària de Tarragona i dotze de l'Autoritat Portuària de Barcelona (quatre a la demarcació de Barcelona i vuit a la de Girona). Actualment n'hi ha diversos cedits a ajuntaments amb propostes variades. De nord a sud, comencem amb un centre d'interpretació mediambiental del Parc Natural del Cap de Creus obert el 2005. Al far de Sant Sebastià de Palafrugell, el 2017 s'hi va obrir un petit centre d'interpretació de la muntanya de Sant Sebastià, tot i que bona part de l'edifici es va cedir no sense polèmica per a usos de restauració. A Tossa, el 2005 es va inaugurar un pompós centre d'interpretació dels fars de la Mediterrània que va acabar fracassant per manca de rigor tècnic i conceptual, i d'ençà del 2019 s'hi ha habilitat un espai expositiu centrat en la història del far, el seu context

Façana del far de Tossa de Mar. Fotografia: Rosa M. Sureda Solà



tècnic i territorial (Costa Brava) i la seva vida quotidiana. El 2012 es va oferir al far de Calella una proposta amb relació a l'anomenada arqueologia de les comunicacions, i al de Vilanova des del 2016 hi ha un espai dedicat al patrimoni mariner. Al port de Tarragona s'emplaça l'antic far que hi havia a la punta de la Banyia del delta de l'Ebre, que del 2003 ençà acull un museu de senyals marítims centrat en el litoral tarragoní. Cal tenir presents altres realitats, com ara l'aïllament dels fars de Cala Nans a Cadaqués i de les illes Medes, i d'una altra manera els de Llobregat i Tarragona, que han quedat inclosos dins de zones d'activitat logística dels ports on es troben. El de Montjuïc, a Barcelona, fa una desena d'anys es va rehabilitar com a centre de convencions vinculat a la Comunitat Logística Portuària, però desacords competencials entre administracions no han justificat la inversió. I els nous fars de Torredembarra, el Fangar i la Banyia, alçats modernament quan la figura del faroner ja era prescindible, ja només disposen de torre.

Seria desitjable que tots aquests equipaments poguessin articular-se entre ells, com fan la xarxa de centres del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, la xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana o la xarxa territorial de l'Observatori per a la Recerca Etnològica a Catalunya. La col·laboració permet mancomunar esforços, des de la pròpia autonomia, i això sempre genera sinergies positives. Cal oferir una resposta articulada, coherent i equilibrada en el territori, per no caure en el parany d'explicar a tot arreu el mateix. ■

ressenyες



David MORÉ AGUIRRE (ed.)
Actes. Jornada d'estudi
«L'obra pública i els seus
professionals (s. XVIII-XX)
Biografies, projectes, impacte
modernitzador».

Tossa de Mar: Centre d'Estudis
 Tossencs, 2019. 615 p. Quadern
 d'Estudis Tossencs, núm. 16.

Organitzada pel Centre d'Estudis Tossencs i l'Ajuntament de Tossa, en col·laboració amb l'IRMU i la CCEPC, aquesta jornada d'estudi sobre l'obra pública es va concebre com una «activitat oberta a la participació intergeneracional, interdisciplinària i interterritorial», destinada a posar en relleu la part més humana de l'obra pública (els professionals que hi van dedicar la vida) i l'impacte que les seves actuacions van tenir. Ara, amb la publicació de les actes es posa el colofó a aquella brillant iniciativa.

De la presentació inicial s'ha encarregat David Moré, editor del volum i autèntica *alma mater* de l'organització de la jornada. A continuació, una breu salutació del doctor Mario Zucchitello, president del Centre d'Estudis Tossencs, dona pas a la conferència inaugural, pronunciada per la senyora Concepción Pintado, directora de l'Arxiu General del Ministeri de Foment (2004-16), que després de fer una síntesi de la gènesi i evolució d'aquest arxiu exposa el potencial que tenen, amb vista a la recerca, els seus fons documentals. Clou aquesta part inicial o introductòria una original comunicació del doctor Jordi Ojeda que aporta un simpàtic recull de la representació dels fars als còmics publicats entre 1959 i 2005.

A partir d'aquí, el llibre s'estructura en cinc àmbits: «Projectant obra pública», «Xarxes viàries i de comunicacions», «Obres hidràuliques», «Infraestructures marítimes» i «L'obra pública com a patrimoni i recurs cultural». Cadascun d'aquests blocs està integrat per una ponència i diverses comunicacions, fins a un total de 23 textos. Tot plegat constitueix una obra molt oberta i eclèctica, tant per la filiació professional i geogràfica dels autors (de professors a faroners, passant per arquitectes, advocats, arxivers, agrònoms...) com per l'arc cronològic que abasta (un article versa sobre els canals monàstics de Ripoll el segle X i un altre sobre ponts, alguns d'ells medievals, de la Rioja), per la diversitat temàtica (des de l'urbanisme a la mineria, passant per l'electrificació, l'enginyeria, la gestió de l'aigua, el manteniment de la xarxa viària, el patrimoni industrial...), pel perfil social i professional d'alguns dels personatges estudiats (des d'urbanistes

falangistes a peons ferroviaris revolucionaris, passant per enginyers de mines i tècnics de senyals marítims) i també per l'extens àmbit geogràfic a què es refereixen els treballs (de Tossa a les Filipines passant per Calonge, el Berguedà, la Ribera d'Ebre, València, Madrid, la Rioja, Andorra, etc.). Es tracta, doncs, d'uns treballs que en conjunt ens ofereixen una visió en gran angular de la realitat analitzada. D'altra banda, cal destacar també la profusió de fotografies (moltes d'un gran interès històric), taules, gràfics, mapes i altres il·lustracions, que aporten al volum un plus que no és gens corrent en publicacions d'aquest gènere.

Tot i que els ingredients són molt variats i heterogenis, el plat resultant és abundós i ben mengívol. Aprofitarà bé a aquells que sentin interès per reflexionar sobre la incidència cabdal que té l'obra pública —per la seva alta capacitat d'induir transformacions radicals en àmbits com el comerç, la indústria o les comunicacions— en els processos de vertebració territorial i de progrés d'una societat.

Un esment molt especial mereix el reconeixement de l'extraordinària i més que meritòria tasca que ha suposat per al Centre d'Estudis Tossencs —una entitat que es defineix a si mateixa (fins a quatre vegades!) com un «petit centre d'estudis local»— tant l'organització i realització de la jornada d'estudi com la consegüent publicació d'aquestes actes. Definitivament, als pots petits hi ha la bona confitura.

SALVADOR VEGA I FERRER. Institut d'Estudis del Baix Empordà



Joaquim NADAL I
FARRERAS
**República i Guerra
Civil a Girona**
Estudis i documents

Girona: Institut Català de
Recerca en Patrimoni
Documental, 2018. 417 p.
ICRPD Llibres, 17.

El professor de la Universitat de Girona i director de l'Institut Català de Recerca en Patrimoni Documental Joaquim Nadal ens apropa amb aquest llibre a diversos aspectes de la vida gironina dels anys republicans del segle XX en pau i en guerra: el govern municipal republicà, la guerra, el patrimoni artístic i arquitectònic, les biblioteques, l'Església catòlica... Ho fa, segons diu ell mateix a la introducció, volent «humanitzar els fets de la guerra i la vida a les ciutats, els pobles, les famílies, en temps de guerra», conscient que «si d'una banda s'ha fet ja molta feina [sobre aquest tema], també en queda molta per fer», i amb voluntat d'aportar nous punts de vista per a l'anàlisi històrica d'aquests anys. I cal assenyalar que aconseguix de sobres els seus objectius.

De fet, el professor Nadal recull en aquest llibre nou textos publicats en format d'articles o presentats en format de conferència, precedits d'una interessant «Introducció» i closos amb una breu «Nota final» referent a l'ocupació de la ciutat per les tropes franquistes.

D'entre els textos recollits, comentem els dos primers per una qüestió d'espai. Per una banda, «De Girona, la morta, a la Girona nova. Ascens i frustració d'un programa reformista (1931-1939)», que en realitat es tracta d'un repàs sintètic de l'evolució de la ciutat i del govern municipal al llarg dels anys republicans, especialment durant els anys 1931-1934, quan es plantegen grans reptes de la ciutat: enderroc dels baluards, construcció de noves escoles i habitatges, millora de la salut pública, impuls de la cultura o lluita contra l'atur. Per l'altra, «Girona, de la rereguarda a front terminal. Aspectes d'una ciutat en temps de guerra», una anàlisi de com la ciutat de Girona i la seva gent viuen la guerra, des dels inicis, quan el front és molt lluny, fins al final, quan la ciutat és ja front de guerra, passant per la revolució social, els problemes de subministraments, l'arribada de refugiats, la divisió política republicana i altres aspectes.

RAMON ARNABAT. URV i IEP



Josep SANTESMASES I
OLLÉ (ed.)
100 anys creixent junts
Centenari del Celler
Cooperatiu de Vila-rodona
(1919-2019)

Vila-rodona: Celler cooperatiu i
secció de Crèdit de Vila-rodona,
2019. 190 p.

Estem davant d'un treball col·lectiu i cooperatiu que fa honor a l'objecte d'estudi, el Celler Cooperatiu de Vila-rodona, amb motiu del seu centenari. Vint-i-una persones han escrit textos i vint han aportat fotografies i documents que es reproduïxen excel·lentment al llibre. Perquè es tracta d'un llibre per llegir i alhora per mirar. Un llibre a l'abast de tothom. Tot plegat amb la coordinació i edició de Josep Santesmasés i Ollé, el veritable pare de la criatura que, a més, aporta la majoria d'imatges fotogràfiques i bona part dels textos.

El llibre s'estructura en una presentació i cinc capítols: «La geografia i el paisatge» (amb dotze textos), «El patrimoni que personalitza» (dotze textos), «La història» (sis textos), «Els conreus. El curs de l'any» (dotze textos) i «El celler cooperatiu i secció de crèdit de Vila-rodona» (deu textos). Com diu Josep Santesmasés: «Un celler cooperatiu necessita territori, el de les vinyes, necessita pagesos i pageses que les conreïn i creguin en el projecte comú. Unes vinyes i uns cellers ubicats en un territori humanitzat de molt antic, carregat de patrimoni i història». Per això, afegeix Santesmasés, «aquest llibre és el resultat d'un projecte complex en el qual han intervingut moltes persones» i molts ulls «literaris, artístics, descriptius, analítics, científics, històrics, tècnics...». Tot plegat, una mirada àmplia a les terres del Gaià i del Camp de Tarragona.

Mitjançant la paraula i la imatge, aquest llibre ens permet fer un recorregut humà i social, geogràfic, territorial, patrimonial i cultural pels cent primers anys del Celler Cooperatiu de Vila-rodona. Un passeig pel temps i l'espai (les vinyes, les planes i els camins, el Gaià, la serra del Montmell) que l'embolcalla i li dona sentit, alhora que en constitueix un element singular i protagonista. Un passeig pel patrimoni material i immaterial que la gent de la terra ens ha deixat, com a testimoni de la seva vida i treball (els cellers, les barraques, els marges...). Un passeig que fem llegint i mirant, comprenent-nos i emocionant-nos.

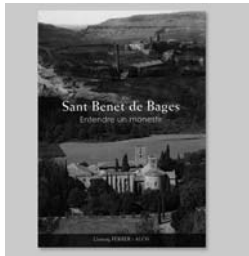
RAMON ARNABAT. URV i IEP

DE tria novetats)



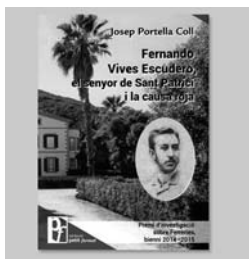
Ripacurtia
Revista pirinenca del
Centre d'Estudis
Ribagorçans.
Fronteres: De la
política al fet social,
religiós i artístic
 Benavarrí i El Pont de
 Suert: Centre d'Estudis
 Ribagorçans, 2019. 243 p.,
 15 €.

Després de deu anys d'aturada editorial, el Centre d'Estudis Ribagorçans ha reprès l'edició de la seva publicació insígnia: la revista *Ripacurtia*. La publicació té com a objectiu recollir articles sobre ciències socials, humanitats, lingüística i altres temàtiques a l'àmbit pirinenc, en especial de les comarques de l'Alta Ribagorça i la Ribagorça. En aquest primer número de la segona etapa, el dossier, dedicat a les fronteres, compta amb articles dedicats a les migracions a Benavarrí durant l'època moderna, els tractats dels Pirineus i la reforma protestant a l'Alt Aragó, entre altres.



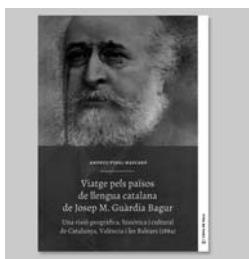
Llorenç FERRER I
ALÒS
Sant Benet de
Bages
Entendre un
monestir
 Manresa: Centre
 d'Estudis del Bages,
 2018. 285 p., 18 €.

Des de la fundació el segle X fins a la compra de l'edifici per part de Ramon Casas per establir-hi la seva casa d'estiueig, el monestir de Sant Benet de Bages va passar per tot de vicissituds que l'historiador Llorenç Ferrer i Alòs analitza en aquesta publicació. L'autor, doncs, explica el funcionament del monestir al llarg de diferents èpoques, la manera com va arribar a acumular béns fins a convertir-se en un dels senyors feudals més potents de la zona, la decadència a partir de l'annexió al monestir de Montserrat i l'abandonament definitiu per part dels monjos l'any 1835.



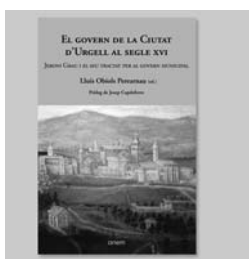
Josep PORTELLA
COLL
Fernando Vives
Escudero, el se-
nyor de Sant Pa-
trici i la causa roja
 Maó: Institut Menorquí
 d'Estudis; Ajuntament de
 Ferreries, 2019. 101 p., 8 €.

Membre d'unes de les famílies més il·lustres i benestants de Maó, la figura de Fernando Vives Escudero va lligada a la propietat ferriencia de l'hort de Sant Patrici, actualment de titularitat municipal. Després de passar-hi la joventut, Vives Escudero es traslladà a Ferreries des de Madrid, i allà es convertí en un referent del republicanisme a la població. Aquest compromís polític el va fer víctima de la repressió franquista a partir de 1939, quan tant ell com la seva amant, Virgínia López, van ser empresonats a causa d'una falsa acusació. En aquesta publicació, l'autor fa un repàs biogràfic de Fernando Vives Escudero i analitza la seva petjada a Ferreries.



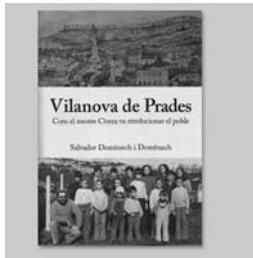
Andreu VIDAL
MASCARÓ
Viatge pels
països de llengua
catalana de Jo-
sep M. Guàrdia
Bagur
 Maó: Institut Menorquí
 d'Estudis, 2019. 354 p., 18 €.

Considerat un dels capdavanters de la psicologia moderna, el menorquí Josep M. Guàrdia Bagur es va establir de ben jove a França, on va transcórrer tota la seva vida acadèmica. L'any 1884 el govern francès li va encomanar un viatge científic amb l'objectiu d'estudiar els dialectes del català a les Balears, tot i que finalment el periple el va portar també per Catalunya i el País Valencià. En aquesta publicació, Vidal Mascaró recull i tradueix del francès els textos amb les impressions del viatge escrits per Guàrdia Bagur, i també en fa un apunt biogràfic i històric per tal d'emmarcar els manuscrits.



Lluís OBIOLS
PEREARNAU (ed.)
El govern de la
ciutat d'Urgell
al segle XVI
Jeroni Grau i el seu
tractat per al govern
municipal
 La Seu d'Urgell: Anem
 Editors, 2019. 223 p., 20 €.

El *Tractat per al govern de la Ciutat d'Urgell*, elaborat l'any 1570 pel doctor en dret Jeroni Grau, es pot considerar el primer manual d'economia política escrit en català. Aquesta publicació recull la transcripció d'aquest document excepcional, que combina un manual sobre el govern municipal, amb l'enumeració i descripció dels oficis i els impostos, i un tractat sobre la teoria i la pràctica de la guerra. A més, el llibre també inclou un estudi preliminar a càrrec de Lluís Obiols, que emmarca històricament la figura de Jeroni Grau.



Salvador DOMÈNECH I DOMÈNECH
Vilanova de Prades Com el mestre Civera va revolucionar el poble

Vilanova de Prades: Ajuntament de Vilanova de Prades; Silva Editorial, 2018. 247 p., 20 €.

Aquest llibre ressegueix l'important paper de renovació pedagògica que Marnel Civera i Gómez, mestre especialitzat en la pedagogia Freinet, va endegar al petit poble de Vilanova de Prades (Conca de Barberà) durant el curs 1976-1977. A través principalment de la memòria oral del mateix Civera i dels seus alumnes, Salvador Domènech analitza i homenatja aquest projecte de renovació pedagògica que va capgirar la manera d'entendre l'escola rural i que va marcar un abans i un després a Vilanova de Prades.



Judit VIDAL BONAVILA
L'almadrava de l'Hospitalet de l'Infant

Vandellòs i Hospitalet de l'Infant: Ajuntament de Vandellòs i Hospitalet de l'Infant i Cossetània edicions, 2019. 177 p., 12 €.

Des de finals del segle XVI i fins ben entrat el segle XX, l'almadrava de l'Hospitalet de l'Infant, actualment desapareguda, va ser una de les més importants de la Corona d'Aragó. En aquesta publicació, sorgida de la seva tesi doctoral, Judit Vidal fa un repàs de diferents aspectes d'aquesta infraestructura dedicada a la pesca i la conservació de la tonyina, des de la seva creació per part dels ducs de Cardona fins al funcionament i les restes patrimonials que encara se'n conserven, emmarcant-la dintre del circuit d'almadraves de l'època moderna en el context del Mediterrani.



Agustí AGRAMUNT BAYERRÍ
La modernització de la xarxa viària al Camp de Tarragona (1774-1870)

Tarragona: Arola Editors, 2019. 280 p., 24 €.

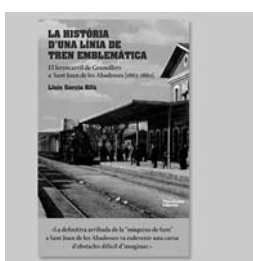
Entre el darrer terç del segle XVIII i el darrer terç del XIX, la xarxa viària al Camp de Tarragona va experimentar una sèrie d'actuacions que constitueixen un dels fonaments de l'estructura territorial d'avui en dia. En aquesta publicació, guanyadora del Premi Tarragonès 2017, Agustí Agramunt detalla experiències frustrades, insuficiències econòmiques i dificultats de tot tipus en aquesta modernització de la xarxa viària del Camp, però també hi analitza casos d'èxit, experiències que precediren la legislació específica de carreteres i models d'organització com la Junta de Carreteres.



Josep SERRANO DAURA [coord.]
Jornades Internacionals d'Estudi El municipi al segle XVIII. El cas d'Arnes (Terra Alta)

Tarragona: Diputació de Tarragona, 2018. 631 p., 15 €.

En aquesta publicació es recullen les aportacions a les jornades internacionals d'estudi sobre el municipi al segle XVIII que es van dur a terme a Arnes l'any 2014. Hi destaquen els treballs sobre senyoria i municipi a Arnes, de Josep Serrano Daura; sobre com va afectar el Decret de Nova Planta aquest municipi a Catalunya, d'Antoni Pasola; sobre el règim municipal al Regne de València arran de la Guerra de Successió i l'abolició dels furs, de F. Javier Palao; i sobre l'organització municipal de les illes Canàries a l'edat moderna, de María del Carmen Sevilla.



Lluís GARCIA RIFÀ
La història d'una línia de tren emblemàtica El ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses (1863-1880)

Barcelona: Plataforma Editorial, 2019. 206 p., 20 €.

Enguany s'ha publicat la segona edició revisada d'aquest llibre, que té com a objectiu documentar la història de la línia de ferrocarril entre Granollers i Sant Joan de les Abadesses, unes obres que van passar tota mena de vicissituds a causa de la conjuntura política i econòmica inestable en què es van efectuar. Projectada en tres etapes, va suposar l'arribada del tren a poblacions del Vallès Oriental, Osona i el Ripollès que encara no estaven connectades per ferrocarril, com la Garriga, Vic, Manlleu o Ripoll, amb una línia que encara es continua utilitzant.

taulell)

175

BECA DE RECERCA HISTÒRICA TERRA D'ATENEUS

L'any 2014 l'Institut Ramon Muntaner (IRMU) i la Federació d'Ateneus de Catalunya (FAC) van convocar per primera vegada la Beca de recerca històrica Terra d'Ateneus, dotada amb 3.000 euros i la publicació del treball. L'objectiu d'aquesta convocatòria és promoure l'estudi de l'associacionisme cultural ateneístic i fer-ho en sinergia amb els centres i instituts d'estudis locals i comarcals. Els ateneus són entitats de llargues i riques trajectòries, amb una forta incidència social i cultural en l'entorn proper. Disposen d'una nodrida documentació històrica que posada en context ens pot ajudar a entendre la història i la societat d'un determinat espai territorial. Els centres d'estudis estan formats per investigadors que poden analitzar aquesta documentació, aquesta història, i posar-la en context.

Els resultats de les beques atorgades en les sis edicions convocades i les propostes de recerques que s'hi han presentat demostren que va ser un encert fer aquesta connexió entre dos àmbits de l'associacionisme cultural que estan molt directament relacionats.

El primer treball becat i publicat posteriorment dins de la col·lecció Terra d'Ateneus de l'editorial Afers va ser *Societat i sociabilitat. El Cercle literari i els inicis de l'associacionisme recreatiu, cultural i polític a Vic (1848-1902)*, de David Cao Costoya. El llibre de Cao reconstrueix un segment del teixit associatiu de la ciutat de Vic, conformat pels espais de sociabilitat formal de tipus recreatiu, cultural i polític, durant la segona meitat del vuit-cents, entre els quals cal destacar el Cercle Literari de Vic, amb una importància decisiva en la vida cultural i associativa de la ciutat.

El segon treball becat i editat va ser *Associacionisme educatiu i cultural. L'Ateneu Obrer i el Círcol Catòlic de Badalona (1879-1936)*, una anàlisi del moviment ateneista a Badalona efec-



tuada per l'historiador Jordi Albaladejo.

El tercer títol de la col·lecció va ser *La taula del mirall: L'Ateneu i l'associacionisme cultural i polític a la Selva del Camp, 1878-1979*, de l'historiador Guillem Puig Vallverdú. Aquest llibre, que recorre el teixit associatiu de la Selva del Camp, no es limita a presentar una enumeració i a descriure les activitats, juntes i sessions de les entitats selvatanes, sinó que ressegueix com

es va configurar la societat selvatana dels segles XIX i XX. I el quart títol aparegut recentment, *Converses després de la partida. Consciència i sociabilitat a la Sénia del segle XX: Estudi del Centre Obrer i el Club Moderno*, és obra de les historiadores Victòria Almuni i Eva Garcia Lleixa. Analitza la història del segle XX d'un poble, la Sénia, a través de l'evolució de dues entitats associatives com el Centre Obrer i el Club Moderno, fent èmfasi en els processos ideològics derivats de les circumstàncies econòmiques, socials i polítiques de la comunitat que les defineix, a més d'observar els mecanismes de relació entre els socis establerts per cada entitat i l'adaptació a les circumstàncies de cada moment.

En aquests moments estan en marxa dos treballs: el de Jordi Bohigas, *El Casal Català de Brusel·les. 90 anys d'Història*, i *Del Pla d'Urgell al Segrià: anàlisi històrica dels ateneus populars*, presentat per Montse Baiges i Gerard Pamplona.

La iniciativa de convocar aquesta beca de recerca històrica compta amb el patrocini de l'Obra Social de la Caixa i el suport de la Direcció General de Cultura Popular i Associacionisme Cultural del Departament de Cultura de la Generalitat.

Consell de redacció: Victòria Almuni (C.E. Seniençs), Joan Busqueta (UdL), Bernat Campins (Institut d'Estudis Baleàrics), Josep Campmany (Centre d'Estudis del Baix Llobregat), David Cao (P. Estudis Osonencs), Meritxell Ferré (Centre de Lectura de Reus), Narcís Figueras (UOC), Enric Garcia Domingo (M. Marítim Barcelona), Andreu Ginés i Sánchez (Federació d'Instituts d'Estudis del País Valencià), Oscar Jané (UAB), M. Carme Jiménez (IRMU), Manuel Lopez Esteve (UdL), Joan-Lluís Mas (Terra dels Avis, Cat. Nord), Jordi Morell (Taller d'Història del Clot), Manuel Pastor (Institució Alfons el Magnànim), Jaume Perarnau (Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya) Antoni Planas (Institut d'Estudis Baleàrics), Joaquim M. Puigvert (UdG), Teresa Reyes (Oficina Patrimoni Cultural - Diputació Barcelona), Enric Sagué (UdG), Carles Santacana (UB), Sebastià Serra (UIB), Ramon Ten (Fundació Bosch i Cardellach), Francesc Viso (CCEPC), Joan Yeguas (Centre de Recerques del Pla d'Urgell "Mascançà")

Consell assessor: Agustí Alcoberro (MHC), Ferran Archilés (UV), Josep Casanovas (UVic-UCC), Montserrat Duch (URV), Enric Guinot (UV), Antonieta Jarne (UdL), Antoni Mas Forners (C.E. Repoblació Mallorca. UIB), Marina Miquel (MHC), Conxita Mir (UdL), Vicent Olmos (UV), Joan Peytaví (UPVD), Santi Ponce (UVic-UCC), Joan Santacana (UB), Josep M. Sans Travé (ANC), Gemma Tribó (UB), Antoni Virgili (UAB). <http://www.irmu.org/projects/plecs>.

Revista editada per:

Amb el suport de: