

MOSTRES D'UN IMPULS CULTURAL D'AMPLIS HORITZONS A VILANOVA I LA GELTRÚ

ISABEL COLL I MIRABENT

La dècada dels anys vuitanta del segle XIX, ara fa cent anys, pot considerar-se com un dels moments més interessants de la història de Vilanova i la Geltrú. Vilanova és testimoni del progrés de les grans ciutats, i la millora que allà veu, la reivindica com a cosa pròpia. L'article aspira a ésser un senzill recompte dels fets que testimonien com, en uns anys, Vilanova progressà, amb esforç però desafiant i independent, gràcies a una bona situació econòmica i a l'interès d'unes personalitats remarcables. Amb aquest afany, la població entra dins la dinàmica del segle XIX, i forma part enèrgica d'aquest període que fou tan extraordinàriament fructífer, ric i variat en tots els dominis de l'activitat humana.

UNA OBERTURA CAP AL FUTUR

La dècada dels anys vuitanta del segle XIX pot considerar-se com un dels moments més interessants de la història de Vilanova i la Geltrú. Una sèrie d'esdeveniments ens proven que aquesta població és present en el moviment socio-econòmic i cultural que es viu a Europa, i també ens verifiquen com ella s'identifica amb els avenços tècnics que l'època li ofereix. Vilanova és testimoni del progrés de les grans ciutats, i la millora que allà veu, la reivindica com a cosa pròpia, afanyant-se per reunir dins la seva localitat les noves solucions, tan industrials com artístiques, que eren presents als grans nuclis urbans.

El valor de la industrialització, anys abans, ja havia estat advertit per la població, i es crearen i s'ampliaren fàbriques tan importants com la de Josep Ferrer i Vidal, o la d'Isidre Marqués i Riba, entre altres. A mida que la ciutat va creixent, hom s'adona que cal afavorir un bon desenvolupament urbanístic, i es veu, en aquest punt, la necessitat de fer un eixample. Si les grans ciutats —com París, Viena o Barcelona— s'havien apercebut del que suposava aquesta ampliació, que possibilitava millores socials i econòmiques, la solució havia de ser forçosament bona també per a la seva població. Amb aquest desig, i amb la realització del projecte de l'eixample, Vilanova forma part, al costat d'alguns altres indrets, del grup de capdavanters que buscaren solucions urbanístiques modernes a Catalunya.⁽¹⁾ L'eixample seria portat a cap a iniciativa de Francesc Gumà, i es començaria l'any 1876, ajudant-se d'un esquema actualitzat que es basava en les solucions, ja seguides a ultramar, i portades a casa nostra per Ildefons Cerdà. Començava en aquest moment la recuperació urbanística, amb la finalitat primordial que la població aconseguís un aspecte dilatat, amb carrers amples i grans, que permetessin un bon habitatge i una lliure circulació de vehicles.

El mateix entusiasme portà la conclusió que, per fer prosperar la població, calia aconseguir la comunicació per ferrocarril. Les estacions de ferrocarril tindrien diferents repercussions per a l'època: des de ser efecte causant de colonització —com es comprova palesament a Amèrica del Nord— a ser nuclis d'acolliment de coneixements i iniciatives, per esmentar aquí les conseqüències més notables. Per a la societat econòmica del segle XIX, l'estació i el ferrocarril eren una de les necessitats primordials per revaloritzar un nucli comercial o industrial.⁽²⁾ El ferrocarril servia per fer fructificar una important massa de capital, incident que destacaven la majoria de publicacions del moment —a la vegada que de manera poètica i idíl·lica, en alguns articles, aquest fet quedava ocult en adjudicar al ferrocarril el paper de símbol de germanor i unió dels pobles, per sobre de qualsevol altra funció—. Vilanova i la Geltrú, de la mà de Francesc Gumà, aconseguí que es fes realitat el somni de dotar d'un bon ferrocarril la seva població. Aquesta aspiració, i posteriorment la seva execució, serví per canviar el caràcter de la ciutat.



Personal dels tallers del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú (1887).

EL FERROCARRIL I VILANOVA I LA GELTRÚ

Després de totes les feines burocràtiques que tants anys portaren a terme distints personatges que confiaven vivament en el progrés,⁽³⁾ a finals dels anys setanta i començaments de s vuitanta, les obres del ferrocarril Barcelona-Vilanova avançaren de manera ràpida. Pel mes de novembre de 1879 s'havia perforat el túnel que anava des la Creueta a Calaforn, i poc abans s'havia obert el túnel immediat a Sitges. Pel març de 1880 es construí un pont sobre la riera de Sitges, i a finals de març de 1882, es construïa la rasa del Passeig de Gràcia.

A més dels aspectes tècnics que es poden conèixer, també en sabem de curiosos: potser siguin els més interessants, entre molts altres, el ressò que tingué el descobriment —a l'entrada del túnel de Punta Grossa— d'una cova de força capacitat, al centre de la qual s'aixecava una columna d'un metre de diàmetre, sostenint la volta que servia de pis a una altra gruta superior de les mateixes dimensions, dins de la qual es trobaren diversos ossos petrificats. Una altra notícia coneguda era l'interès pel patrimoni arquitectònic que es demostrà quan la companyia del ferrocarril construí un túnel amb el fi que el pas de la línia fèrria no hagués d'enderrocar la torre d'Adarró que, segons deien les cròniques, tenia molta vàlua perquè consideraven que «era d'època cartaginesa».⁽⁴⁾

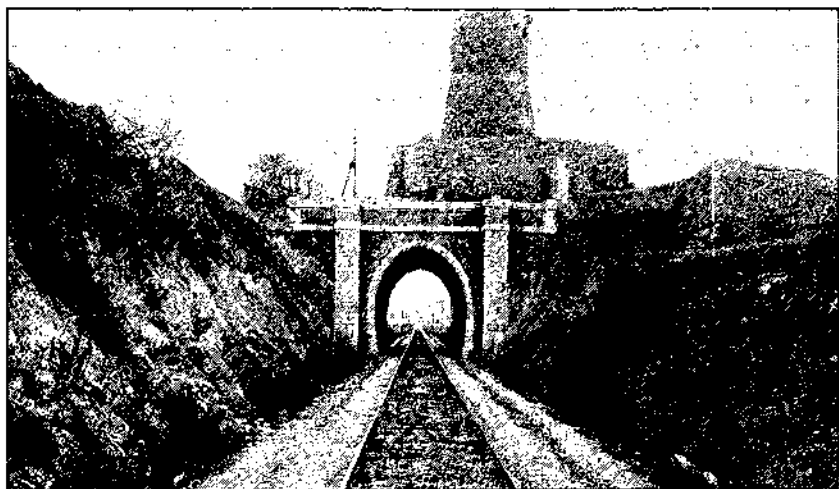
A finals de 1880, començaments de 1881, Francesc Gumà estava en tràmits per adquirir els terrenys que pertanyien al Sr. Mendoza Cortina: una superfície de més d'un milió quatre-cents mil pams,⁽⁵⁾ on es volia situar l'estació i els magatzems de la línia fèrria. A començaments de març, Gumà, com a gerent de la companyia, prendria possessió d'aquests solars. Ben aviat, en aquests terrenys, començarien les feines de preparació del sòl per a

l'aixecament de la nova estació, i poc després s'anuncià la subhasta per adjudicar la construcció dels edificis de l'estació i dels tallers.

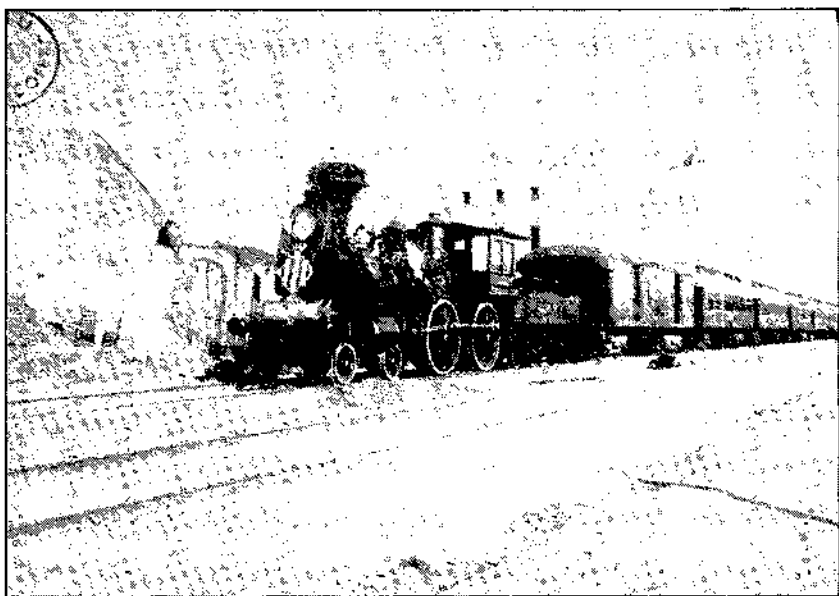
A les darreries de març s'inicià l'arribada a Vilanova d'una sèrie de material que havia estat encarregat per la Societat del Ferrocarril. El vapor «Anna Sala» transportà sis locomotores, que eren part de la comanda concertada, que consistia en un total de 9 locomotores, 24 cotxes, 120 vagons i 12 frens Westinghouse de gran velocitat.⁽⁶⁾

És per tothom conegut que el dia 29 de desembre de 1881 s'inaugurà de manera oficial el ferrocarril de Vilanova a Barcelona. Tot i que, certament, aquesta fou l'obertura oficial de la via, no podem deixar de banda la petita inauguració que tingué lloc el dia dos de maig de 1881, quan una màquina resseguí 16 quilòmetres sense cap contratemps, i amb una regularitat que provava les bones condicions en què es trobava la via. Quan a Vilanova es conegué la notícia que de l'estació partiria un tren —compost de màquina i dos vagons—, el poble, amb la idea de ser testimoni de l'esdeveniment, va encaminar-se a l'estació, que, ja de bon matí, estava més concorreguda que d'ordinari. La gent es situava tant als voltants de l'estació com als tallers on es muntava la màquina. L'afluència va anar augmentant, i al migdia l'estació es trobava atapeïda d'espectadors, desitjosos d'ésser presents en l'instant en què per primera vegada, a Vilanova, es donava sortida a una locomotora; o potser també per embadalir-se davant d'aquell espectacle que els feia «contemplar sotmès a la voluntat d'un ser i pel servei dels pobles, el monstre de la civilització, execució que sols s'aconseguia gràcies a quantiosos sacrificis o a la incansable voluntat d'un geni, recórrer per primer cop, la llaçada que a nostres peus s'allunya perdent-se a l'horitzó».⁽⁷⁾

Francesc Gumà, aquell dia de començaments de maig, a un quart d'una del migdia, posà en marxa la locomotora que conduïa una àmplia comitiva formada per ell i els seus invitats, a més de tots aquells que ho desitgessin, fins a omplir-se els dos vagons. El tren retornà a Vilanova al cap de dues hores, ja que els viatgers varen interessar-se pels treballs realitzats a la via. Entre els passatgers que regressaren no es trobava Francesc Gumà, que



Túnel de Sant Gervasi abans de la construcció de la doble via.



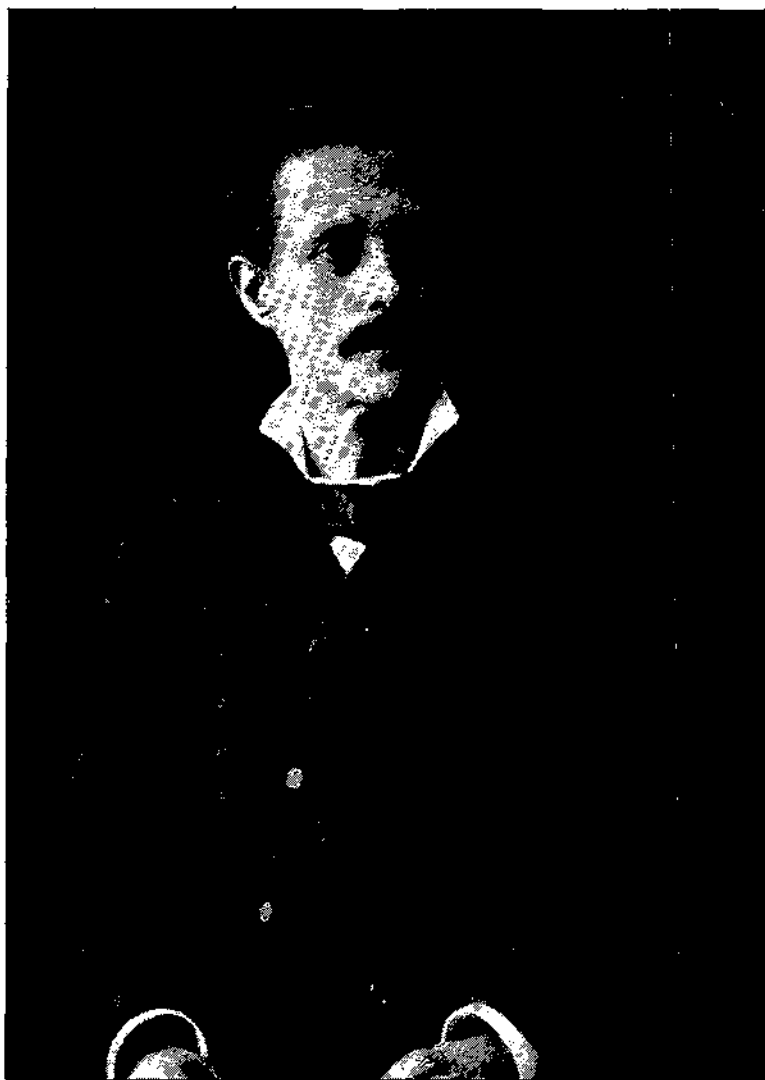
Tren inaugural del ferrocarril de Vilanova a Barcelona el 29 de desembre de 1881.

preferí fer la tornada en carruatge per les costes, possiblement per esguardar amb més atenció la labor efectuada.

Aquest esdeveniment es disposà que fos realitzat sense cap demostració festiva; la commemoració, amb solemnitat i magnificència, tindria lloc quan s'enllestissin totes les obres, cosa que, com ja hem assenyalat, tindria lloc al cap d'uns mesos. El dia 29 de desembre de 1881 s'organitzà la festa de la inauguració oficial que començà a Barcelona quan les cinc-centes persones invitades a l'acte ocuparen els seients del tren. Entre les personalitats destacades es trobaven el bisbe de Barcelona, el capità general, el governador civil, el batlle constitucional, diversos presidents de sala, així com fiscals i magistrats. Junt a ells es trobaven literats, periodistes, banquers, artistes, enginyers i diversos representants del món de la noblesa, de la indústria i el comerç. A les nou i pocs minuts del matí, s'engegà el tren. L'itinerari a seguir no comprenia aturar-se solament a les estacions, sinó que el tren realitzaria parades en diferents indrets, amb la finalitat que els viatgers poguessin admirar les magnífiques vistes de les costes de Garraf i també presenciar les obres executades per a portar a terme el ferrocarril. En passar per les diferents estacions, bandes de música i una multitud de persones que es trobaven a les diferents andanes saludaven el comboi. Quan es veié Vilanova, el tren comença a xiular, i la gent que l'esperava a l'estació esclatà en aplaudiments i a victorejar Gumà i el Ferrocarril. Quan el tren s'aturà, va tenir lloc la primera cerimònia, que consistí que el sr. bisbe de Barcelona procedís a beneir el Ferrocarril. Tot seguit, la comitiva es dirigí a l'església de Sant Antoni, on es va cantar un «Te Deum» i el bisbe va pronunciar una homilia, de la qual el més suggestiu fou l'interès del prelat de provar a la concurrència que «no havien existit, ni podien mai existir, conflictes entre religió i ciència».⁽⁹⁾

El pas de la comitiva fou impressionant. Els carrers per on circulava el seguici tenien les cases ornades amb tapissos penjant, decoració que, junt a la munió de persones que s'aplegaven a carrers i balcons, donava un to festiu a l'acte.

Després de la manifestació religiosa, els invitats, les delegacions i comissions invitades a l'acte, anaren cap a un pavelló



Francesc Gumà i Ferran (Arxiu M. Altadill).

disposat per al banquet, on, en acabar l'àpat, es realitzarien un seguit de discursos: el governador civil brindà pel rei, les corts, per Espanya i per Gumà, del qual destacà la seva energia i intel·ligència i definí com un «yankee catalán»; Víctor Balaguer brindà per les Corts, per Barcelona i per Vilanova. Seguiren

discursos de polítics i de representants de diaris com «La Época» o «La Opinión»; com a fragments remarcables d'aquests parlaments, assenyalen el del representant del diari «La Opinión», que digué que «antes de ser español soy catalán».¹⁹ Arrodoní l'acte, com a cloenda, el parlament de Francesc Gumà, el qual, pujat dalt d'una cadira, manifestà:

«no pensava desplegar els meus llavis, perquè l'emoció que sento m'impedeix de pensar, i menys posar d'acord les moltes idees que en aquest moment són en la meua ment, i perquè m'he proposat no fer-ho fins veure'ns reunits a Madrid».¹⁹

Després d'aquestes paraules, esperançadores en el sentit que Gumà seguiria la feina començada, arribant a Valls, després de superar tots els entrebancs que sorgissin, acabà el seu discurs saludant el rei, les corts, el governador i el seu amic Víctor Balaguer. Amb aquestes paraules es posà fi a l'acte oficial de la inauguració del ferrocarril.

Però les notícies que descobrim sobre aquesta diada no fan referència únicament als esdeveniments oficials. Si seguim les anotacions dels corresponsals que els diferents diaris enviaven a la festa, trobarem altres notícies que detallaven la bellesa de les noies de Sitges i Vilanova, o els comentaris que es feien tot visitant les obres de la via, o bé la gana de la comitiva que estava sense menjar des de la sortida del tren. També es feien ressò de l'extens repertori d'actes i representacions teatrals que, en honor a Francesc Gumà, tenien lloc als pobles on passava el ferrocarril.

Però, per sobre de tot, es valorava la figura de Gumà, destacant la seva generositat i la seva energia; entre aquestes demostracions d'afecte, destaca la de Josep Maria Serraté, que acabava amb:

«orgullosa puede estar el Sr. Gumà, y orgullosa Villanueva, por el incomprensible éxito de su empresa, en un país que nada sabe hacerse sin ayuda del estado. Con cuatro Gumàs en España, y doscientas poblaciones como Villanueva, en diez años seríamos los Estados Unidos de Europa. Sí señor, y no retiro ni una frase de este concepto, aunque sea mía».¹¹¹

Les obres de construcció del ferrocarril continuaren en el tros



Facsimil d'una edició commemorativa de l'arribada del ferrocarril a Valls.

de Vilanova a Valls, gran centre de productes destacats de l'exportació catalana, com són l'aiguardent i els cuirs adobats. El dia 31 de gener de 1883, s'inaugurà la via fins a la ciutat de Valls. Durant tot el mes de gener, Francesc Gumà treballà per aconseguir que l'acte tingués una importància remarcable, organitzant, entre altres activitats, un certamen literari. El dia 23 de gener, dies abans de la inauguració oficial del tram de la línia, Francesc Gumà viatjà amb ferrocarril a Valls. El motiu del viatge era marcar amb les autoritats de la població el dia de la inauguració oficial. Gumà arribà tard a la cita perquè un tren de balastre descarrilà en prendre un desviament i, fins que no es va solventar el problema, el tren que portava Gumà no va poder continuar el seu trajecte.⁽¹²⁾

Gumà i els representants de Valls acordaren que el dia de l'obertura oficial de la via fos el 31 de gener. El dia anterior, però, arribaria a Valls un tren de passatgers, mentre que el dia 31 en sortirien dos, un a les 5 i 40 del matí, i un altre, l'oficial, a 1/4 de 9 del matí. Les notícies sobre la preparació de l'acte anaven sortint als diaris. Es deia que hi prendria part el bisbe de Barcelona, el de Tarragona, i «un altre bisbe català vingut fa poc d'Austràlia» (bisbe de Perth), s'avançava, també, que la ciutat estava treballant per a proporcionar un allotjament digne, el millor que permetés la població, per a totes les persones que la visitessin.⁽¹³⁾

La inauguració del ferrocarril a Valls hauria estat un èxit total si no fos el problema provocat pel batlle de Sant Vicens de Calders, que féu enderrocar els reforços d'un pas provisional a Coma-ruga, i va obligar que posessin a la presó del Vendrell l'encarregat de les obres —de cognom Moner—. Aquest passà 24 hores tancat, fins que el jutge el deixà en llibertat.⁽¹⁴⁾

Després de la unió Barcelona-Vilanova-Valls, ja es podien pronunciar amb més energia aquelles paraules que s'escriviren quan la inauguració del primer tram:

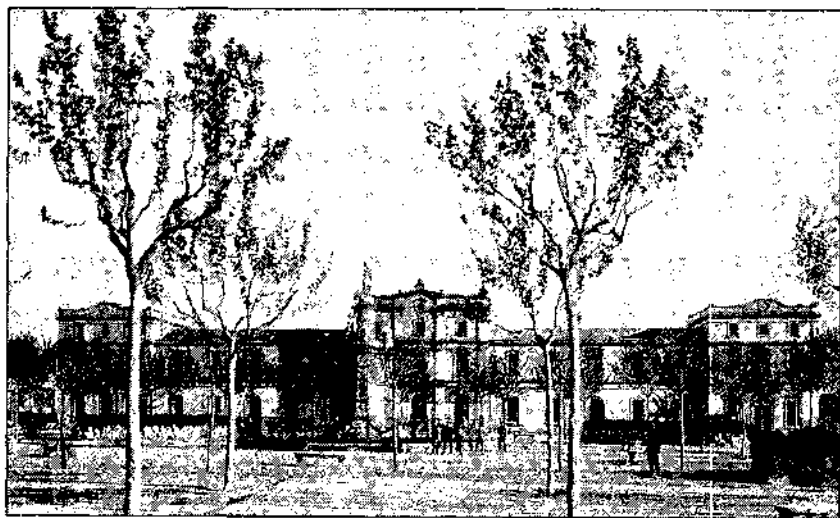
«Hoy principiará Villanueva a gozar de los beneficios que hace estar enlazada con la inmensa red de cintas de hierro que atraviesa el universo, grandiosa obra del siglo XIX. La construcción de la cual ha llevado a cabo con asombrosa energía e ingente gratitud, Francisco Gumà; con cuya vía las poblaciones quedan enlazadas cual sarta de perlas, siendo Villanueva el broche de oro de esta sarta».⁽¹⁵⁾

L'ART I EL FERROCARRIL

L'estació de Vilanova i la Geltrú es col·locà en un extrem de la vila, situació buscada seguint una idea que obeïa tant a l'estratègia militar de les places fortes com a una necessitat d'espai.

Aquest emplaçament suposà la conveniència de transformar el nou àmbit. Es volia enriquir la nova façana vilanovina, amb el convenciment que, amb la integració del ferrocarril a la ciutat, el punt principal d'arribada a Vilanova seria aquell.

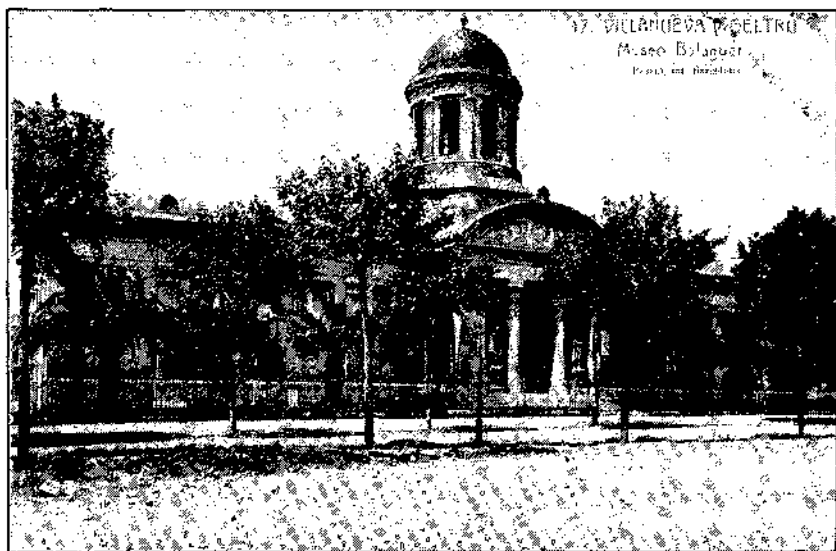
La plaça de l'estació esdevenia el punt de contacte fonamental de Vilanova amb l'exterior. Calia pensar en la primera impressió que el viatger assolia en arribar a la població, i aquesta havia d'ésser favorable, positiva a tots els efectes, tan culturals com econòmics, transmetent-li una bona sensació.



Plaça de l'estació a principis de segle.

Era, doncs, necessari connexionar la ciutat antiga amb el nou espai urbanístic, i era indispensable que aquest indret estigués format per noves i belles construccions. Amb aquestes dues finalitats es projectà la construcció d'una plaça voltada d'edificis i amb un monument al seu centre, revaloritzant-se d'aquesta manera el sector. De tota la idea, solament es va portar a terme el Museu Balaguer, projectat l'any 1882 i acabat l'any 1884, el monument a Gumà i Ferran, projectat l'any 1882, i l'estació del Ferrocarril, de l'any 1881.

L'Estació de Vilanova fou projectada per Cels Xaudaró l'any 1881. El dia 8 de febrer de 1881 s'adjudica al contractista Ramon Miralles la construcció dels tallers i de l'estació de Vilanova. El dia de la inauguració ja era completament acabada (o sia fou feta l'any 1881). Arquitectònicament no té res d'innovador; pensada sota un concepte que es trobava en la ment de molts mestres d'obres i arquitectes, intentarà amagar en les seves formes tota la funcionalitat, i buscarà que el nou edifici no destaquï del conjunt d'habitatges de la població. Sí que serà, però, un punt al voltant del qual s'estén la ciutat i també el punt on la ciutat nova s'uneix amb la vella.



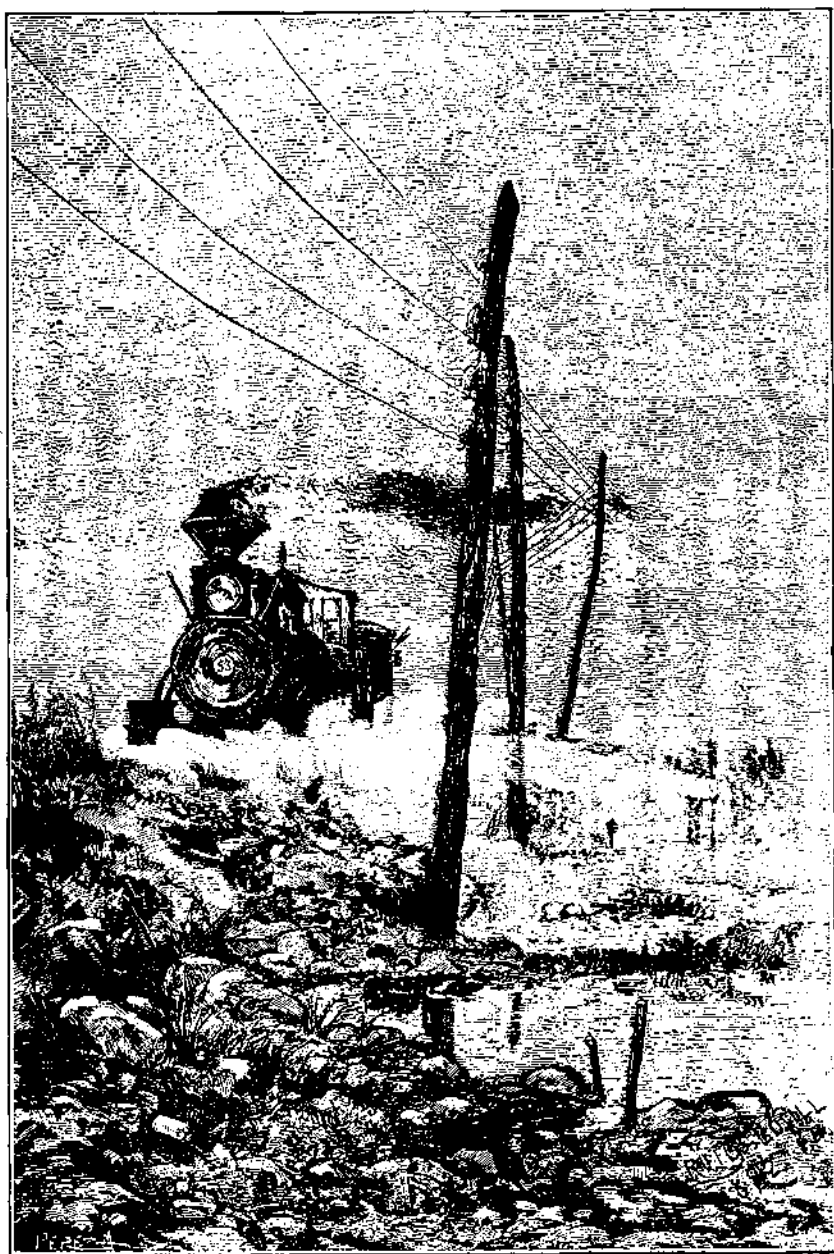
Façana neo-egípcia de la Biblioteca-Museu Balaguer.

A més d'aquest aspecte puntual, ens cal observar com les noves manifestacions i estils arquitectònics són presents en els esdeveniments relacionats amb la vinguda del ferrocarril. Un exemple significatiu són els elements d'arquitectura efímera que conformaven la decoració dels carrers de Vilanova durant els dies que s'obrí la línia ferroviària: a l'encreuament de les dues Rambles, l'Ajuntament hi assentà un gran obelisc, mentre que la Societat Santacana i Cia. aixecà, en honor a la Junta del Ferrocarril, un esplèndid arc egipci. L'interès pel món egipci és fàcil de comprendre si pensem que en aquests anys s'esdevé la inauguració del Canal de Suez, que comportà una millor divulgació de l'art d'aquelles terres. Seria també a Vilanova on en aquests mateixos anys, es projectaria un dels exemples més interessants entre els edificis basats en un estil neo-egipci, la Biblioteca Museu Balaguer.

Junt a les solucions de «caràcter egipci» es troben d'altres exemples d'arquitectura efímera, entre els quals destaca el templet aixecat per a la col·locació de la primera pedra al monument del ferrocarril.

Aquestes solucions artístiques anaven acompanyades d'aportacions tècniques, com ho confirma la instal·lació de llum elèctrica sistema «Siemens» per enllumenar la plaça de l'estació de Vilanova.

Ja en un altre apartat, és oportú recordar com l'estació i el tren són en aquests anys principal motiu d'atenció. No foren solament els artistes estrangers —com Monet i Turner, per citar-ne alguns— els que fan del tren assumpte i tema de la seva pintura, sinó que també els nostres pintors tindran exemples pictòrics sobre aquesta temàtica: Joan Roig i Soler pintarà l'estació de Sitges amb la locomotora a punt de sortir;⁽¹⁶⁾ Joan Roig i Bofill, coincidint amb un període d'estada a Sitges, publicarà una obra que tenia per protagonista un tren corrent a tota velocitat,⁽¹⁷⁾ i també el pintor J. Batlle Amell reproduirà en una de les seves obres la via del tren.⁽¹⁸⁾ Són mostres de com el ferrocarril de Barcelona a Vilanova entusiasma els nostres artistes, que amb vehemència pinten aquell element que se'ls apareix com a símbol de la transformació i progrés del seu poble.



"Tren en marxa", quadre de J. Roig i Bofill.

EL MONUMENT EN L'ESPAI

El monument al ferrocarril i a la figura del seu iniciador, Francesc Gumà, una altra vegada ens demostra com les idees artístiques i culturals exhibides a l'Europa del moment són presents també a Vilanova.

La incorporació del monument en l'espai provocat per l'estació és una mostra de l'interès dels seus promotors per unir dos conceptes: l'econòmic, representat per l'estació, i el cultural, manifestat pel monument i la Biblioteca Museu.

Amb l'elevació del monument davant de l'estació, s'aconsegüí que la fredor d'aquesta construcció —basada en l'economia i el desenvolupament— quedés més humanitzada. Pot considerar-se com una rúbrica cultural de l'espai, a la vegada que, amb la seva erecció, es tenia ben present la consciència saint-simoniana: «res millor que una estàtua per humanitzar un lloc públic».

Amb aquesta solució, se'ns demostra com els seus promotors són coneixedors de les idees urbanístiques del moment, nocions en les quals s'invoca la necessitat que l'escultura formi part de l'espai urbà, a la vegada que es busca que estigui a l'abast de tothom, que formi part de l'hàbitat i del context en què el poble es mou. L'escultura no ha de formar part de jardins tancats, ni de col·leccions privades closes, sinó que cal situar-la enmig de carrers i places, amb tant desig de propagar un fet i enaltir una persona, com d'embellir l'espai. La idea era ben present entre les proposicions dels urbanistes del segle XIX, els quals consideren que «l'art és cosa pública» i que l'escultor està obligat a tenir present aquesta màxima a l'hora de projectar el seu monument.

A Vilanova i la Geltrú es comprengué bé aquesta idea,

demonstrant-nos-ho quan en un mateix dia es posaren les primeres pedres a dos monuments: al matí del 30 de desembre de 1881 es col·locà la del monument al ferrocarril, i a les quatre de la tarda del mateix dia, la del monument a J. Tomàs i Ventosa.⁽¹⁹⁾ Confirmarien també aquest anhel altres exemples d'escultura al carrer, com la figura del bisbe Armanyà (1887) i del poeta Manuel de Cabanyes (1889), ambdues, als intercolumnis de la Biblioteca Museu, o bé la font de la plaça Miró Soler (1895), per citar alguns exemples representatius. Amb aquests monuments commemoratius d'una idea, d'un fet o d'un personatge, Vilanova segueix l'opinió — ja palesa en el segle XVIII — de la necessitat que les glòries nacionals estiguessin presents en la vida dels pobles amb la finalitat que fossin mostra i exemple a seguir. Amb aquest afany, no es disposava solament l'erecció de grans monuments, sinó que, en altres circumstàncies, s'encarregaren objectes no tan evidents, però no menys sentits, com fou la làpida que l'any 1881 s'exposà a la Plateria Cabot, del carrer Ferran, de Barcelona, i que anava destinada a honorar Víctor Balaguer amb motiu que el dia 28 d'octubre de 1880 havia estat elegit fill adoptiu de Vilanova. Aquesta placa de marbre vermell i planxa de plata havia estat encarregada per l'Ajuntament que l'homenatjava.⁽²⁰⁾

Tots aquests fenòmens i esdeveniments, a més de demostrar-nos les connexions de la població, amb les iniciatives del moment, posen de manifest que Vilanova és una ciutat agraïda, que homenatja els seus fills, i que no va a buscar gestes i fets del passat per commemorar, sinó el que és més difícil, sap honorar els seus contemporanis.

EL MONUMENT AL FERROCARRIL

Pel mes de febrer de 1881, els diaris barcelonins anunciaven que properament es publicarien les condicions del concurs per a la construcció del monument en honor a Francesc Gumà commemoratiu del ferrocarril. L'acord, l'havia pres la Comissió que era presidida pel batlle de Vilanova.

Dos mesos durà el termini per presentar propostes de projectes per al monument. El termini acabà a finals d'abril, i ja els primers dies de maig es va donar a conèixer el guanyador dels cinc projectes que hi havia, que va resultar ésser Ramon Padró, amb una idea que tenia per lema «Todo por Villanueva».⁽²¹⁾

La comissió que va escollir el projecte va creure oportú donar un accèssit —tot i que no ho havia especificat anteriorment— al treball presentat per dos joves arquitectes: Josep Domènech i Estapà i Enric Sagnier i Villavechia; l'accèssit, amb el qual es reconeixia la vàlua del treball, consistí en un premi de 1.000 ptes.⁽²²⁾ Amb aquest projecte comença la col·laboració entre els dos grans arquitectes, unió que donà l'exemple més interessant en el projecte del Palau de Justícia de Barcelona.

Pocs dies després de donar-se a conèixer el projecte guanyador,⁽²³⁾ s'envià la seva descripció a les diferents publicacions catalanes. En la relació de detalls s'explicava que, en la part superior, com a coronació, es trobava Catalunya, representada com a severa matrona, escrivint en lletres d'or la data memorable de la inauguració de la línia. Porta corona de príncep, i té el seu escut en un dels seus costats. Al pedestal que la sosté, s'hi veuen quatre medallons: en el del centre o principal hi ha esculpit el bust de Francesc Gumà i, a cada un dels altres costats, localitzem els de Víctor Balaguer, Pau Soler i Morell i Joan Torrens Higuero. A la

base d'aquest pedestal s'emplaçaven quatre figures, que, a través dels seus atributs, simbolitzaven Barcelona, Vilanova, Valls i la Via Fèrria.

Barcelona està representada per una matrona que al cap porta cenyida una corona comtal; a la mà dreta sosté el caduceu de Mercuri, símbol gràfic i genuí del seu comerç, i la mà esquerra es recolza sobre una roda dentada, símbol de la fabricació. Als seus costats, es troben una caixa i un abeller, representant l'exportació dels seus productes i la fabricació.

Vilanova és representada per una dona jove i bonica, coronada de flors, sostenint a la mà dreta un rem —per ésser essencialment marítima— mentre que la mà esquerra es recolza al pedestal, amb l'interès de mostrar que és aquesta població la que està més unida i identificada amb el monument. Al seu costat, es troba una xemeneia, símbol de la fabricació, i als seus peus una bóta i uns raïms, que signifiquen la importància dels vins que produeix el seu sòl, producte tan admirat en mercats estrangers.

Valls estava representat per una matrona coronada d'espigues. A la mà dreta portava una pala, per simbolitzar l'agricultura i l'abundància. A la mà esquerra sostenia un rotllo de teixit, mentre que als seus peus romania un farcell de pell adobada, base de la seva riquesa.

La Via Fèrria, representada per una quarta matrona, va coronada d'estrelles, i sosté a la mà símbols del foc i dels llampecs, demostrant amb ells la força i velocitat del vapor i el telègraf. A l'altra mà aguanta una locomotora.

Els escuts dels pobles afavorits per la línia donen la volta a la base més ampla del monument, mentre que a la base dels cossos que sostenen les estàtues es troben els escuts de l'Havana, Cienfuegos, Matanzas i Cárdenas, com a record d'aquells pobles llunyans, on residien tantes persones estimades, que amb el seu suport econòmic ajudaven la realització de totes aquelles millores.

Les inscripcions que completaven la iconografia del monument eren les següents: «Villanueva a su hijo Francisco Gumà», «Al Ilustre iniciador de la Vía Ferrea», «Testimonio de gratitud de sus



Aspecte actual del monument al ferrocarril.

paisanos», «Principiado el 1 de julio de 1878 e inaugurado el 29 de Diciembre de 1881».

Segons deien les cròniques, els elements que formaven el monument eren l'expressió més vàlida i genuïna dels sentiments reals d'un poble que estimava el seu fill. És de suposar que, com en tants altres casos, es devia enviar un programa als artistes assenyalant els elements que havien de formar part del monument. Per les característiques del de Vilanova, és segur que el programa estava plantejat per Víctor Balaguer, ja que la solució és estricta i sàvia, no faltant-hi res que estigués connectat amb l'esdeveniment.

El dia 7 de maig de 1881 es donà públicament a conèixer que Ramon Padró havia decidit que la part escultòrica del monument, la portés a terme l'artista Joan Roig i Solé, i que de la part constructiva se'n fes càrrec el mestre d'obres Tiberi Sabater.⁽²⁴⁾ L'adjudicació en solitari de la feina escultòrica a un sol artista provocà les ires d'un sector artístic barceloní. Un grup d'artistes que, segons ells mateixos, desitjaven el foment i la protecció de les Belles Arts, precisaven que, si bé havia causat bona impressió que l'erecció del monument commemoratiu de la inauguració del ferrocarril hagués estat adjudicada a Ramon Padró, havia produït decepció l'atorgació dels treballs escultòrics a una sola persona, considerant que amb aquesta solució es deixaven oblidats altres escultors que posseïen mèrits contrets i coneixements reconeguts, i que no gaudien de la protecció que les arts necessitaven; en el cas de Vilanova, calia que s'hagués tingut en compte aquesta possibilitat, tot i que amb aquesta apreciació —puntualitzen— no es volia rebaixar en el mes mínim les qualitats i coneixements escultòrics de Joan Roig: servia, solament, per avisar a Padró i a Roig que el que avui passava a altres escultors, en la seva majoria joves i aprofitats, podia passar-li a ell en un futur si «aqueix exclusivisme tan enemic de les arts prenguéssu peu en la nostra pàtria tan faltada de monuments públics i de protecció oficial».⁽²⁵⁾

Malgrat aquestes opinions, l'obra escultòrica va anar a càrrec únicament de Joan Roig. La feina de Roig durà tot l'any 1882; a començaments de 1883, les escultures arribaren a Vilanova, on s'estava construint el pedestal de les figures i el cos del monument.⁽²⁶⁾



Monument al ferrocarril segons el projecte inicial de Ramon Padró.

El monument anava acabant-se amb lentitud. Ramon Padró, que residia a Madrid, sovintejava les seves anades a Vilanova per dirigir les obres del monument. Coneixem diferents vingudes a la població, a vegades sol, o també, com és el cas de la visita que realitza pel novembre de 1881, amb l'arquitecte de les obres, del qual sabem que es deia Soler (possiblement Frederic Soler i Catarineu), ja que Tiberi Sabater havia dimitit del seu encàrrec per motius de feina.⁽²⁷⁾ Passant a analitzar el projecte de Padró, veiem que no es busca cap novetat en el disseny de l'obra. La solució que ens dóna recorda molt la que Manuel Francisco Álvarez va proporcionar a la Fuente de Apolo que es troba a Madrid. És lògic que, residint a Madrid, es fixés Padró en aquella obra tan característica en el moment de projectar el monument de Vilanova. Cal dir, també, que solucions semblants es troben en alguns altres monuments europeus. Si en el monument madrileny les figures femenines representen les al·legories de les quatre estacions, les figures femenines del monument de Vilanova representaran la Nació Catalana i els pobles que més intervingueren en la realització de la línia. La dona, a la segona meitat de segle XIX, representarà el gas, la llum, l'electricitat, el vapor, la indústria, o —com en aquest cas— la via fèrria. Un seguit d'idees abstractes que —a través de la bellesa femenina— donen al conjunt un to poètic, si bé la seva idea serveix com a demostració de sentiments positivistes. El ferrocarril passa a considerar-se de la mateixa importància que els pobles, mentre que Catalunya —dempeus— demostra orgullosa el seu progrés.

El que és més destacable del monument projectat per Padró és que no caigui en la temptació de situar sobre el pedestal la figura de Francesc Gumà, tal com es faria en monuments del moment com el d'Antonio López (1884) o el de Güell i Ferrer, ambdós a Barcelona, per citar alguns exemples. A dalt de tot, hi situa Catalunya, l'home —tot i ésser el promotor de la idea— no és el que domina, sinó que es la Nació la que sobresurt poderosa.

RAMON PADRÓ, AUTOR DEL MONUMENT AL FERROCARRIL

Ens és convenient obrir un parèntesi per parlar justament de l'artífex del monument, Ramon Padró i Pedret, el qual ha passat a la història com una personalitat artística de segon ordre, malgrat que, en el seu moment, fou un dels autors més apreciats i considerats. Nascut a Barcelona l'any 1848, provenia d'una família d'artistes; el seu pare, Ramon Padró i Pijoan, era escultor, mentre que el seu germà, Tomàs, era dibuixant i pintor.

A Barcelona realitzà els primers estudis en el camp de l'art, i executà els seus encàrrecs inicials, fins que l'any 1876 es traslladà a Madrid per establir-s'hi definitivament, sense que aquesta partida suposés un deslligament total de la seva ciutat, on amb força assiduïtat feia estades.

L'obra de R. Padró i Pedret pot agrupar-se en diferents temàtiques: el retrat, la pintura històrica (lligada a les il·lustracions de setmanaris gràfics) i la pintura decorativa, si bé, com ja veurem, treballà en altres camps artístics.

La retratística: els retrats d'Alfons XII

Entre els seus retrats més sobresortints, trobem els de la figura d'Alfons XII, representacions que sovintejaran dins la trajectòria artística de Ramon Padró.

La relació d'aquest artista amb la família reial espanyola

comença a meitat dels anys setanta, coincidint amb els encàrrecs que un grup de revistes il·lustrades li sol·licitaren. Es demanava que realitzés uns dibuixos, per a ser publicats, dels moments més destacats dels viatges del monarca.⁽²⁸⁾

L'any 1876 fou el mateix rei qui encomanà a Padró diferents croquis dels fets més importants que ell presidia.⁽²⁹⁾ Serà aquest el mateix any en què Padró realitza el primer retrat del monarca.⁽³⁰⁾ A partir d'aquesta, seran constants les obres en què aquest artista reproduïx la imatge del rei Alfons XII: l'any 1879 fa un retrat del rei, destinat al saló de sessions de l'Ajuntament de Madrid; l'any 1886 n'acabà un per a l'Ajuntament de Barcelona, representant-lo amb l'hàbit de gran Mestre de l'Ordre de Carles III, i l'any 1884 en pintà un altre, encarregat pel mateix Alfons XII, amb l'objectiu de ser un obsequi per a la seva mare Isabel II.⁽³¹⁾

Altres retrats a subratllar per la seva significació són, entre altres, el que representa l'arxiduchessa Maria Cristina, que es col·locà l'any 1879 al saló de sessions de l'Ajuntament de Madrid, i també el retrat de Joan Fivaller, que l'any 1881 li encarregà l'Ajuntament de Barcelona, per formar part de la Galeria de Catalans Il·lustres.⁽³²⁾

La pintura històrica

Ramon Padró es faria famós per les il·lustracions representant episodis de la història contemporània, que es reproduïren en diferents revistes com «La Ilustración Española y Americana», entre altres. Són aquests treballs una mostra de la facultat de l'artista d'adonar-se de què és el que ha de retenir i quins aspectes són bons per allò pintoresc o instructiu, o també pel que tenen de gran o de tràgic. Sorgiran, d'aquestes idees, els principals quadres històrics de Padró.

Pel mes d'octubre de 1869, Padró reproduïx el banquet que tenia lloc al gran teatre del Liceu en obsequi del ministre de marina, J. Bta. Topete.⁽³³⁾ Fou un treball que es considera digne i

correcte, destacant-se les bones proporcions i la seva bona qualitat. El dia 17 de gener de 1869 s'inaugura el Canal de Suez. Ramon Padró és present en l'esdeveniment, i reproduïx els moments que més l'impressionaren de l'acte. D'aquests dibuixos sortí una obra pictòrica destacable: «La fragata Berenguela entrant al canal de Suez», que representava aquest vaixell espanyol a l'entrada del dit canal. Pel mes de juny de 1870 mostrà al ministre de Marina un esbós que tingué molt bona acollida, exposant-se al públic en un establiment de la carretera de Sant Jerónimo. Finalment, el ministeri de Marina encarregà l'obra definitiva amb destinació al museu Naval de Madrid.⁽³⁴⁾

Dins la temàtica històrica fou significativa la composició designada amb el nom «Primera expedició dels voluntaris catalans a Cuba». Aquesta obra va sorgir d'una sèrie de gravats que, a la primavera de 1869, Ramon Padró va publicar a la revista «Le Monde Illustré» de París, on, de manera real i verídica, es representava l'embarcament dels expedicionaris voluntaris a Cuba,⁽³⁵⁾ la manifestació proteccionista en el moment de desfil·lar per la plaça de Catalunya i la bandera que la Diputació Provincial va regalar als voluntaris. Posteriorment a aquesta publicació, R. Padró envià a la Diputació de Barcelona un esbós del quadre que, sobre el tema dels voluntaris a Cuba, pensava realitzar, encàrrec que aconseguí i que acabà pel mes d'agost de 1872, i del qual la crítica destacà la bona distribució de grups, la solució del mar, la transparència i la perspectiva, a la vegada que subratllava com a important el moviment donat a aquell espai del port.⁽³⁶⁾

Un tercer quadre de gènere històric donaria molt d'èxit a Padró, i se'n publicarien abundants referències i crítiques positives. Al·ludim a una composició pintada per encàrrec del monarca i que tenia per tema representar l'entrevista que el rei i el Duc de la Victòria, general Espartero, havien tingut a la ciutat de Logroño. Pel mes de febrer de 1877, la pintura ja estava acabada, i es trobava en un improvisat estudi que el pintor català tenia aleshores a Madrid, on fou visitada pel rei, la seva germana i diverses personalitats del govern i de la cort. Seria aquesta producció la que donaria més èxit a Padró, coneixent-se aquest artista com «l'autor del quadre de la visita feta pel rei al general Espartero.»⁽³⁷⁾

Els treballs decoratius

Entre les solucions donades per Ramon Padró en el gènere decoratiu, en sobresurten dues: la projectada per al saló de sessions de la Diputació de Zamora (1880), i la decoració de l'amfiteatre del col·legi de medicina de San Carlos (1883) a Madrid.

Pel mes d'octubre de 1880 es donà a conèixer el resultat del concurs per a l'ornamentació del saló de sessions de la Diputació de Zamora; el guanyador resultà ésser Ramon Padró amb el projecte «No se ganó Zamora en una hora», que havia d'assolir-se en 11 mesos mitjançant un pagament de 35.000 pessetes. Per a aquesta feina, Ramon Padró busca artistes catalans: Epifani Robert, fuster, queda com el representant de l'artista a Barcelona; Joan Coll és l'encarregat dels treballs de guix, i els escultors Atché i Sala són els que tenen la missió de fer l'escultura de talla. Pel mes d'abril de 1881, l'obra estava quasi acabada, i els zamorans l'elogiaven de manera entusiàstica.⁽³⁸⁾

De l'any 1883 és l'altre important encàrrec: la decoració de l'amfiteatre del col·legi de medicina de Sant Carles, ornamentació que patrocinava el govern. Padró s'encarrega d'executar aquesta obra, ornamentant-la amb imitacions de marbres i mosaics d'influència grega. El sostre era un llenç de 1230 m² de forma circular, on es representava la història de la medicina des dels temps primitius a l'època moderna. Complementava un conjunt de retrats de metges espanyols, i dotze matrones simbòliques que es trobaven a les parets laterals.⁽³⁹⁾

A més d'aquestes feines realitzades, en coneixem d'altres que també són dignes a mencionar: el projecte que R. Padró realitza l'any 1882 per ornamentar el Saló de Cent barceloní,⁽⁴⁰⁾ o també els treballs que realitzà l'any 1883 al Museu Balaguer de Vilanova.⁽⁴¹⁾ Ja amb un caràcter més particular, cal esmentar que Padró dirigeix, pel mes de març de 1891, la decoració d'una botiga de queviures, «La Tropical», a la Rbla. Canaletes, cantonada Sta. Anna. Al sostre, hi pintà Cibelles en un carro, i també Cupido, junt al déu de les aigües i corns de l'abundància. A l'interior de l'establiment, hi col·locà un rellotge amb els signes del zodíac, i a la façana un grup que imita bronze, en el qual destacava una jove,

que era la que simbolitzava el nom de la botiga «La Tropical»; junt a ella es trobaven una sirena, un centaure, baixos relleus i sòcols de marbre.⁽⁴²⁾

L'any 1892 dirigí la decoració del conegut «Salón de Ventas» del carrer Fontanella, entre altres treballs decoratius realitzats a Barcelona durant el darrer quart del segle XIX i els primers anys del segle XX.⁽⁴³⁾

Altres treballs

La feina realitzada per Padró fou immensa. No tan sols es dedicà a obres del gènere que hem esmentat fins ara, sinó que en altres camps fou destacable la seva participació artística. Un d'ells seria el dels seus projectes per a monuments: el del ferrocarril de Vilanova i la participació en el monument d'Alfons XII al parc del Retiro de Madrid, o també l'esbós que realitzà per a un monument a Víctor Balaguer.

Altres encàrrecs que coneixem són el que l'any 1872 li fa el Col·legi de Notaris de Barcelona que pintés dos figurins representant els vestits de cerimònia que havien fet servir els notaris del segle XIX, a fi d'afegir-los a la col·lecció que posseïa el col·legi.⁽⁴⁴⁾

També en l'organització de festes tindria Ramon Padró el seu paper, essent entre elles de més significació els seus projectes per a les festes del centenari del descobriment d'Amèrica a Barcelona, entre els quals destacava un carro que tenia un pressupost de 2.500 ptes. i l'hemicicle, que pujava a 225.000 ptes. En aquest mateix camp, l'any 1896, projecta i decora la carrossa que havia de transportar les despulles de Zorrilla. Per a aquest acte fúnebre projecta una carrossa de 6 metres d'ample per 8 metres de llarg. A la plataforma de proa estava asseguda una matrona amb un lleó de bronze, recolzada a l'escut d'Espanya. A la part de popa es trobava una columna trencada i el gegantí bust de Zorrilla, al qual un àngel posava una corona de llorer. Les rodes dels vehicles anaven cobertes amb robes amb l'escut de la província de Madrid, on es féu l'enterrament.⁽⁴⁵⁾



R. Padró. Primera expedició dels voluntaris catalans a Cuba. 1872 (Museu Marítim de Barcelona).

Cultivà, a més de tots aquests aspectes artístics, l'interès per fomentar l'art. Així, l'any 1885 va promoure un centre artístic que situà al carrer Balma de Barcelona.

Ramon Padró seria considerat com un gran artista pels seus contemporanis. Ja l'any 1892 els seus amics i admiradors li organitzaren, a l'Hotel de França de Barcelona, un gran homenatge. També a Madrid es va tenir un gran reconeixement a la seva personalitat, destacant-se, entre altres mèrits aconseguits, la Creu de Carles III, que li atorgà el rei Alfons XII.^[46]

Ramon Padró morí a Madrid el 24 d'abril de 1915.

L'EXPOSICIÓ DE VILANOVA I LA GELTRÚ. 1882

L'Exposició Regional organitzada a Vilanova l'any 1882 ens és una altra advertència com, de manera clara i ostensible, aquesta població adapta a les seves pròpies necessitats i possibilitats les efemèrides que, amb un interès progressista, es celebren en altres ciutats.

Les exposicions del segle XIX suposaren grans esforços organitzatius, i serviren perquè la seva contemplació fos un minuciós quadre de producció, i a la vegada un ampli resum del moviment cultural i intel·lectual que s'estava vivint. A tots aquests assoliments, s'hi arriba a través de les ampliacions i millores que les exposicions anaven desenvolupant.

Aquestes manifestacions aparegueren quan un grup de industrials varen sentir la necessitat d'agrupar-se amb la finalitat de comparar els seus productes. L'any 1798 es realitzà per primera vegada una exposició on els productes industrials eren presentats d'igual manera que fins aquell moment s'havien exhibit els objectes artístics. A la segona meitat del segle XIX, coincidint amb el moment que la indústria va agafant més força i amb la convicció que no era necessari solament mostrar un producte i confrontar-lo entre els fabricants en una mateixa nació, sinó que calia aconseguir la comparació entre manufactures d'altres nacions, apareixen les exposicions universals.

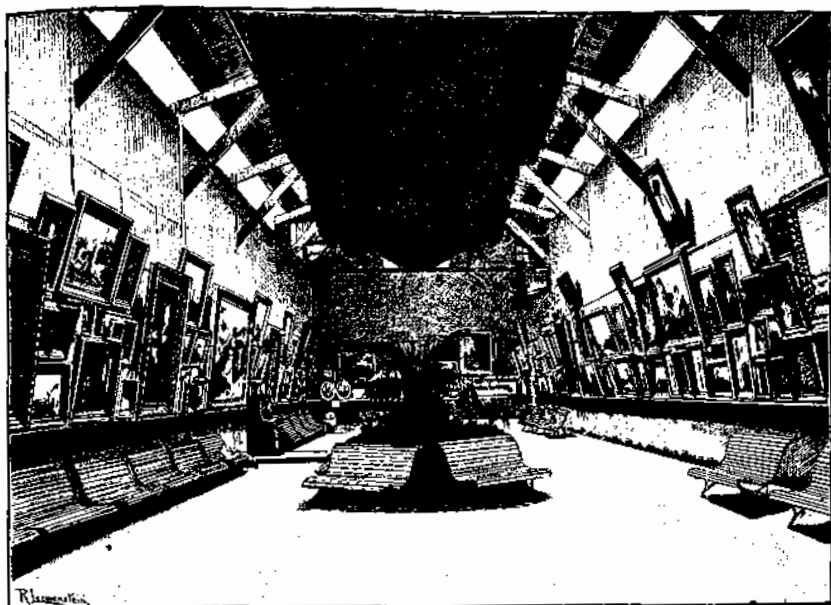
La primera d'elles tindria lloc l'any 1851 a Londres, on es construí el Palau de Vidre, punt de partida per a tots els posteriors palaus d'exhibició. Seguiria a aquesta manifestació l'Exposició Universal de París de 1855, que es singularitza pel fet d'adonar-se d'una particularitat que s'havia oblidat en les exhibicions fins aquell moment realitzades. Aquest descuit era el d'haver deixat

d'organitzar una secció per als moviments artístics. Amb l'exposició de 1855 s'aconseguí que les Belles Arts estiguessin al costat dels perfeccionaments de la indústria; per una ordre de Napoleó III, es donà cabuda a una secció especial per a pintura, escultura, gravat i arquitectura, resolució que conformarien totes les propostes següents, presentades per a portar a cap manifestacions d'aquest tipus.

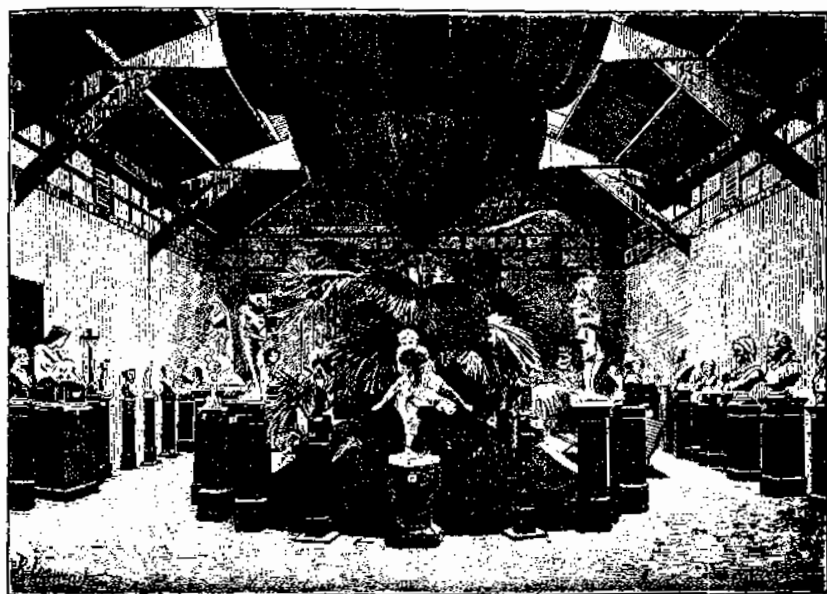
Les exposicions confieixen amb la recuperació cultural, econòmica i política dels pobles. A Catalunya, coincidint amb el moment de la Renaixença, s'organitzarà l'Exposició Universal de 1888. Vilanova, amb la idea de mostrar tot el que ella produïa, decideix, l'any 1880, improvisar una Exposició Regional, convergint amb els moments de plena eufòria cultural i industrial en què es movia la ciutat. Solament amb la convicció que el que allà es produïa era bo i que calia donar-lo a conèixer, es pot entendre aquesta Exposició Regional Vilanovina, la qual no oblidarà tampoc de situar, junt a les mostres de les seves indústries i de les d'altres punts de Catalunya, una àmplia relació d'obres d'art, donant una idea exacta de com són d'estretes les relacions de la vida d'una època i les seves arts.

A finals de 1880 s'encarregà el projecte dels edificis que havien de constituir l'exposició a l'arquitecte Bonaventura Pollés. Se li donaven les condicions que el disseny del conjunt continués jardins, pavellons per les belles arts, indústria i agricultura, restaurant i salons de concerts. El lloc on havia de situar-se el complex eren uns terrenys que pertanyien a la companyia del ferrocarril, i que es destinaven a la construcció i reparació del seu material mòbil.⁽⁴⁷⁾

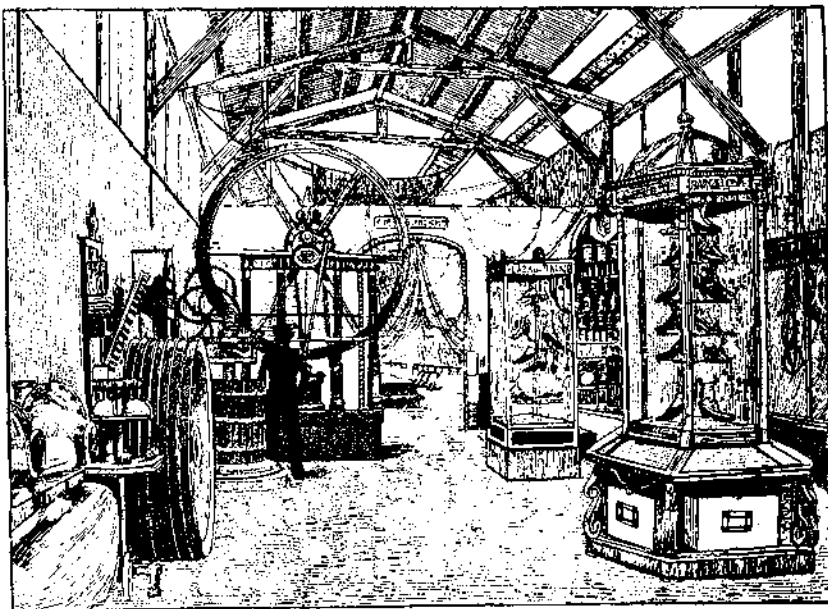
L'encarregat de portar a terme la realització del conjunt d'edificis fou Francesc Picañol i Cuadrenys, mestre d'obres. Finalment, el projecte consistí en un cos principal amb tres naus cada una de les quals tenia una llargada de 95 metres. Les amplades eren diferents, la central media 9,40 metres i les laterals 5,20 cada una. Junt a aquests cossos se'n trobaven set més que serien utilitzats com edificis accessoris o pavellons, el saló restaurant, el pavelló aïllat per a la tómbola, un local de junta i un magatzem d'embalatge, junt a altres dependències. L'exposició



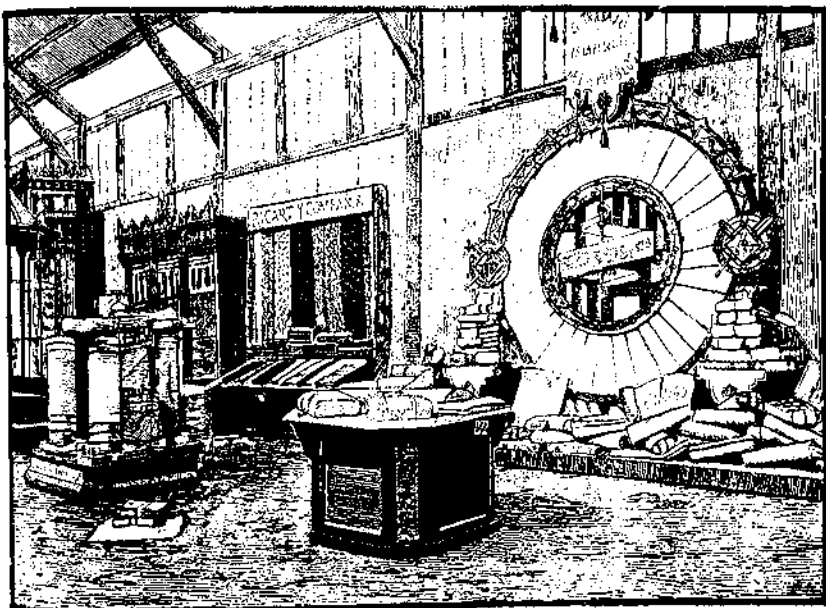
Exposició de Vilanova, pavelló de pintura i dibuix.



Exposició de Vilanova, pavelló d'escultura.



Exposició de Vilanova, pavelló de sabateria de la firma barcelonina "Valls y Hermanos".



Exposició de Vilanova, pavelló de teixits de cotó, lli i canem.



Exposició de Vilanova, pavelló d'ebenisteria.

era envoltada de jardins, projectats amb el propòsit de donar a l'espai ajardinat un efecte improvisat. El projecte d'ajardinament, l'efectuà Ramon Oliva, molt conegut per haver treballat en les més interessants construccions i decoracions de l'època.⁽⁴⁸⁾

Pel mes de febrer de 1882 sortiren a subhasta els treballs de fusteria i vidrieria.⁽⁴⁹⁾ Pel mes de març es considerava que l'edifici s'estava acabant i ja es reflexionava sobre les característiques de la construcció, estimant que era una solució notable i elegant: tan orgullosos n'estaven els promotors, que es va proposar la idea de fer una sèrie de vistes cromografiades per a ésser exposades en diverses poblacions.

Pel mes de març s'acabava la inscripció dels industrials que volien participar en l'esdeveniment, considerant-se a començaments de mes que els inscrits eren un nombre molt considerable.

El 28 de maig de 1882 s'inaugurà l'exposició. La comissió organitzadora posà a disposició dels convidats un tren exprés compost per dos cotxes-saló i un cotxe particular per a Francesc Gumà. L'exposició constava de diferents seccions: la sala de filats i teixits de cotó, lli i canem; la secció de mobiliari; seccions de maquinària diversa; secció de sabateria i articles de cuir; galeria de plànols, fotografies, gravats, pianos; seccions de pintura, escultura i gravat, etc... Sobresortien algunes seccions privades, com la del sr. Josep Ferrer i Vidal —situada al creuer central de la Galeria de la Indústria— que exposava cotons estampats procedents de les seves fàbriques de Vilanova i Barcelona. Com a decoració destacava la sala de fotografies i plànols, tenint al centre un magnífic temple de F. de P. Isaura.⁽⁵⁰⁾

La repercussió que va obtenir l'exposició quedà demostrada a finals d'octubre de 1882, quan s'hagué de prorrogar la seva cloenda, primer fins al 5 de novembre, i més tard fins al 26 del mateix mes, dia en què definitivament es clausurà la mostra i en què es varen donar els premis als expositors que havien aconseguit un guardó. S'aprofità el moment per llegir una memòria —per veu del Rvd. Llanas, director de la Junta Organitzadora— que feia referència a les tasques que s'havien portat a terme per aconseguir fer realitat aquella exposició.⁽⁵¹⁾

L'àmplia —i extensa— relació de premiats sortí a tots els diaris barcelonins de l'època, demostrant-se una vegada més la importància de l'exposició: consideració que queda palesa també en els molts gravats que n'exhibien detalls reproduïts en les principals publicacions del moment.⁽⁵²⁾ En totes les referències es destacava com l'exposició de Vilanova havia estat una de les manifestacions de més significació —relacionades amb el món industrial i cultural— de les realitzades al nostre país fins aquell moment.⁽⁵³⁾

EL MUSEU BALAGUER I ALTRES ESDEVENIMENTS

Durant l'acompliment d'aquest treball s'ha volgut demostrar com al darrer quart del segle XIX, ara fa cent anys, Vilanova anava canviant la seva estructura, emmirallant-se en iniciatives basades en la prosperitat i el desenvolupament de la ciutat. Per refermar aquesta idea, es podrien esmentar altres argumentacions; entre altres serien l'aprovació, el 1877, dels plànols de J. Ibern per construir el Casino Artesano,⁽⁵⁴⁾ la iniciació dels treballs preliminars del port de Vilanova l'any 1878;⁽⁵⁵⁾ el parc que l'any 1881 Francesc Gumà regala a la població; l'interès de construir l'any 1883 un mercat als jardins de «El Recreo Vilanovés»,⁽⁵⁶⁾ construcció que es volia que fos similar al mercat de Sant Antoni de Barcelona. També les notícies relacionades amb l'àmbit religiós ajuden a confirmar —junt a les ingents construccions privades— aquesta remodelació de la ciutat. Pel mes de gener de 1879 s'inaugurà la reforma de la façana de Sant Antoni Abat, col·locant-se l'estàtua del sant, realitzada per Pau Carbonell.⁽⁵⁷⁾ Pel mes d'agost de 1886 es pinta i decora l'església de la Geltrú, i s'urbanitzen els voltants de la plaça de Sant Antoni. L'any 1889 es reforma i amplia l'església de Santa Maria, que havia estat projectada per J. Simó i Fontcuberta —i que ara era remodelada per Bonaventura Pollés—.

Però no es podria acabar aquesta relació de fets sense parlar de la Biblioteca Museu Balaguer, culminació de l'ideal cultural de Vilanova, un tema que considerem la possibilitat d'ampliar en un futur. L'any 1882 es comença a construir l'edifici on havia de situar-se la Biblioteca Museu Balaguer; a partir d'aquest moment seran constants les notícies i referències sobre aquest indret. Per una banda, són les donacions les que motiven que se'n parli: l'any 1883 Josep Ferrer cedeix al Museu un quadre de Souterman,⁽⁵⁸⁾ l'any 1884 són citades les obres que regalaren a aquesta



Pinacoteca de la Biblioteca Museu Balaguer a principis de segle.

institució la reina Isabel II i la reina de Romania.⁽⁵⁹⁾ Posteriorment també ho seran les donacions de diferents artistes, com els escultors Venanci Vallmitjana i Manuel Fuxà, que donen obres seves per formar part del museu.⁽⁶⁰⁾

Junt a aquests lliuraments particulars, és notícia la cessió d'obres que el Ministeri d'Instrucció Pública deixava en dipòsit al museu vilanoví. Pel mes d'agost el govern enviava 24 quadres, que van ésser exposats al pavelló d'escultura de l'exposició regional de Vilanova de 1882;⁽⁶¹⁾ pel mes de gener de 1883 n'eren quinze els quadres que arribaven a Vilanova, obres originals de Solís, Oriente, Carreño, Arco, Escalante, Carducho, Camilo i El Greco.⁽⁶²⁾

Pel mes de juliol de 1883 Balaguer arribava a Barcelona i avisava els seus amics que solament estaria dos dies a la capital, ja que la resta del seu sojorn a Catalunya el dedicaria a arreglar tots els llibres i objectes de què havia fet donació per al Museu de Vilanova. Acabaven d'arribar 53 caixes que, afegides a les que ja s'havien rebut anteriorment, feien un total de 125.⁽⁶³⁾

A més de les obres d'art pictòriques i escultòriques que



Sala de lectura de la Biblioteca Museu Balaguer a principis de segle.

pertanyien a temps passats, Balaguer estava interessat que el seu Museu estigués compost per pintura de l'època. Amb aquest afany s'interessa per la compra d'obres a pintors contemporanis; una mostra és com, a finals de 1883, insisteix al pintor Joaquim de Miró que li realitzi una obra amb destí al Museu. La col·lecció d'obres que actualment es troba al Museu Balaguer aconseguí que aquest indret sigui un punt essencial d'estudi per a tot aquell que tingui la intenció de conèixer la història de l'escultura i pintura catalana del segle XIX. Possibilitat que s'amplia si es té en compte que Vilanova posseeix una important col·lecció al Museu de la Geltrú.

La Biblioteca Museu Balaguer es va inaugurar el 26 d'octubre de 1884. L'edifici, projectat per Jeroni Granell, és una construcció sòlida i severa, realitzada en estil egipci, amb un cos centrat amb elevada cúpula, porxo amb pilastres i una àmplia escala a la façana. Té dues ales laterals amb finestres partides per columnetes i un cos posterior. Al frontó s'esculpiren unes paraules: «Surge et ambula», i l'escut d'armes de Vilanova i la Geltrú. En les parets exteriors es trobaven uns dibuixos realitzats sota projecte de Josep Mirabent i Gatell, segons un esquema fet pel mateix

Granell, i possiblement amb la participació de Balaguer. A l'esquerra es troba la biblioteca, i a la dreta i a l'edifici posterior, el museu amb pinacoteca, gravats, escultura, numismàtica i arqueologia... A l'espai central, sota la cúpula ens trobem amb un altre aspecte que ens lliga amb altres resolucions decoratives del segle XIX; ens referim als medallons amb efígies de vilanovins que estan presidint aquell àmbit. Si Barcelona tenia la seva Galeria de Catalans Il·lustres, a Vilanova s'aconseguiria tenir la «Galeria de Vilanovins Il·lustres», on eren representades les personalitats més destacables de la ciutat, sobresortint —entre les obres pictòriques— el retrat que el 1889 realitzà Modest Teixidor del vilanoví Sebastià Anton i Pascual. Serà aquest conjunt decoratiu una altra mostra de la «imitatio» de Vilanova a les grans ciutats, volent ésser una més entre elles.^[64]

Víctor Balaguer es preocuparia fins a la seva mort de tenir cura de la Biblioteca Museu. Morí a començaments de 1901; al cap de pocs mesos comença una lluita que encara es pateix: el Ministeri d'Instrucció pública avisà que —amb motiu que es construïa al Museu del Prado una sala dedicada a Domenico Theotocoupuli— s'havia disposat que Catalunya tornés dos quadres que tenia cedits, «La Verge i els Apòstols», que es trobava a Sabadell, i la magnífica «Anunciació», que estava al Museu Balaguer de Vilanova.^[65]

EPÍLEG

El que s'ha intentat en aquesta relació no és més que donar a conèixer al lector com un passat no molt llunyà ens proporciona importants exemples a considerar amb satisfacció. No voldria que en aquestes ratlles es veiés la pretensió d'un treball complet; en efecte, aquest escrit no aspira a més que a ser una exposició ràpida, un senzill recompte de fets que exigeixen un estudi més extens. El que sí es busca és lliurar una informació per a qui en vulgui fer ampli ús, un avenç on s'exposen els més importants esdeveniments que evidencien com, en uns anys, Vilanova progressà, amb esforç, però desafiant i independent, gràcies a una bona situació econòmica i a l'interès d'unes personalitats remarcables. Amb aquest afany, la població entra dins la dinàmica del segle XIX, i forma part enèrgica d'aquest període que fou tan extraordinàriament fructífer, ric i variat en tots els dominis de l'activitat humana. Era indispensable, a la vista dels fets, patentitzar com Vilanova se sent identificada amb les novetats que li ofereix aquella evolució que possibilitava remoure tantes idees i que —tot modificant aspectes del vell univers— aconsegueix canviar tants punts de vista. També era essencial exposar, a través de l'exemple puntual de Vilanova, com un altre cop es comprova que una de les raons de l'art és la de trobar-se al costat dels esdeveniments i vicissituds de la vida i del pensament.

L'art a Vilanova ens apareix unit al progrés i, una vegada més, amb la seva utilització, el trobem unit a innumbrables aspectes en què es desenvolupa la vida, mostrant-nos clarament com ell participa de totes les aventures dels grans combats, així com de les grans esperances que agiten, inquieten i sacsegen la humanitat.

NOTES

- (1) VIRELLA BLODA, A. *Imatges de la Ciutat i de la Comarca*. Vilanova 1949.
VIRELLA BLODA, A. *Quan els camins de terra s'obrien*. Mútua del Penedès 1881.
- (2) «Les temps des Gares». Text català, traduït per Xavier Fort. Centenari de l'arribada del ferrocarril Barcelona-Vilanova. Editat per l'Il·lustríssim Ajuntament de Vilanova i la Geltrú 1981.
- (3) Veure opuscle editat per l'Il·l. Ajuntament de Vilanova, dedicat als infants, on es fa referència dels passos seguit per aconseguir la vinguda del ferrocarril a Vilanova. Editat a Vilanova i la Geltrú, any 1881.
- (4) «La Gaceta de Catalunya», 12 de setembre de 1879.
- (5) «La Gaceta de Catalunya», 11 de març de 1881.
- (6) «La Renaixença», 1 d'abril de 1881.
- (7) «La Renaixença», 4 de maig de 1881.
- (8) «La Il·lustración». Vol. II, pàg. 87, n.º 61, any 1882; *La Il·lustració Catalana*, 1.ª febrer 1882, text i gravats.
- (9) Vegi's nota n.º 8.
- (10) Idem.
- (11) «La Il·lustración», vol. II, pàg. 88, n.º 62.
- (12) «La Renaixença», 24 de gener de 1883.
- (13) «La Renaixença», 29 de gener de 1883.
- (14) «La Renaixença», 31 de gener de 1883.
- (15) Text sortit junt a la memòria del monument al ferrocarril. Entre altres diaris, «Diario de Barcelona» 5-V-1881.
- (16) Obra que actualment es troba a l'Arxiu Municipal de Sitges.
- (17) Obra reproduïda a «La Il·lustración?», 1882.
- (18) «La Renaixença», 26 de setembre de 1884.
- (19) «El Diluvio» (ressenya del corresponsal de Vilanova), 4 gener de 1882.
- (20) «La Vanguardia», 30 abril de 1881.
- (21) «Diario de Barcelona», 4 de maig de 1881 (idem «La Vanguardia»).
- (22) Idem nota n.º 21.
- (23) Reproduït el dia 5 de maig de 1881 al «Diario de Barcelona». Text copiat del «Diario de Vilanova».

- (24) «La Renaixença», 8 de maig de 1881.
- (25) «La Renaixença», 11 de maig de 1881.
- (26) «La Renaixença», 15 de gener de 1883.
- (27) «El Correo Catalán», 3 de gener de 1883 (ídem «La Renaixença»).
- (28) «Diario de Barcelona», 27 de març de 1875, parla de l'encàrrec que li fa a Padró la «Ilustración Española y Americana».
- (29) «Diario de Barcelona», 1-1-1876, «El Sr. Padró va al norte formando parte del cuartel general de S. M. el Rey, y para que tome los croquis de la campaña que sean necesarios».
- (30) «Diario de Barcelona», 3-XII-1876.
- (31) Encarregat l'any 1883. Sortit als diaris: «La Dinastia» i el «Diario de Barcelona» de 6 de novembre de 1883. Acabat l'any 1886.
- (32) Notícia que fou posat al lloc, sortida als diaris de Barcelona el 12 de novembre de 1879.
- (33) «El Telégrafo», 15 octubre de 1869.
- (34) «Diario de Barcelona», 21 de maig de 1870; «El Telégrafo», 16 de gener de 1870 i 3 de juliol de 1870.
- (35) «Diario de Barcelona», 20 d'abril de 1869.
- (36) «La Campana de Gràcia», 15 d'agost de 1872.
- (37) Entre altres publicacions, destaquem les notícies sortides a «La Imprenta», 10 gener de 1877 i al «Diario de Barcelona», 10-1-1877.
- (38) «La Ilustración Catalana», 20 d'octubre de 1880 i «La Gaceta de Catalunya», 22 de novembre de 1880.
- (39) «Diario de Barcelona», 22 d'octubre de 1885.
- (40) «Diario de Barcelona», 6 de gener de 1882.
- (41) «La Publicidad», 8 de juliol de 1883.
- (42) «La Dinastia», 23 de març de 1891.
- (43) «Diario de Barcelona», 17 de març de 1892.
- (44) «Diario de Barcelona», 30 juliol de 1872.
- (45) «La Publicidad», 22 d'abril de 1896.
- (46) «El Telégrafo», 30 d'octubre de 1870.
- (47) «La Gaceta de Catalunya», 21 de novembre de 1880.
- (48) «Diario de Barcelona», 3 de març de 1882.
- (49) «Diario de Barcelona», 22 de març de 1882.
- (50) Reproduïda a «La Ilustración». Vol. III, 1882.
- (51) «Diario de Barcelona», 31 d'octubre de 1882.
- (52) «El Correo Catalán», 27 de novembre de 1882; «La Ilustración Catalana», n.º 65; tom III, i «La Ilustración»; 8 d'octubre de 1882.
- (53) «Diario de Barcelona», 29 de novembre de 1882. Relació d'expositors i premiats.
- (54) «Diario de Barcelona», 13 de desembre de 1877.

- (55) «La Publicidad», 24 de març de 1878. «Han empezado los trabajos liminares del Puerto de Villanueva i la Geltrú».
 - (56) «La Publicidad», 30 de desembre de 1883.
 - (57) «La Publicidad», 16 de gener de 1879.
 - (58) «La Publicidad», 19 de gener de 1879.
 - (59) «La Publicidad», 21 d'octubre de 1883.
 - (60) «El Diluvio», 11 de març de 1884. «Diario de Barcelona», 7 de setembre de 1883.
 - (61) «El Correo Catalán», 13 d'agost de 1882; i «Diario de Barcelona», 12 d'agost de 1882.
 - (62) «La Vanguardia», 11 de gener de 1883.
 - (63) «La Vanguardia», 20 de juliol de 1883.
 - (64) «Diario de Villanueva i la Geltrú», 30 d'octubre de 1889.
 - (65) «El Correo Catalán», 28 de setembre de 1901. «Por el Ministerio de Instrucción se ha dispuesto y se ha comunicado por Gobernador Civil...».
-