

## EL MOLÍ DE LA TORRE, DE LA RIERA DE GAIÀ, PIONER EN LA PRODUCCIÓ DE BLANC D'ESPANYA

*Joan Boronat i Aixalà*  
jbaixala@hotmail.com

**Resum:** Aquest treball fa un recorregut, a través de la mateixa experiència, del procés de polvorització del carbonat de calci, conegut com a Blanc d'Espanya, al Molí de la Torre, de la Riera de Gaià. Es basa en l'experiència personal d'haver treballat al molí, el negoci familiar, durant el període de vuit anys.

Explica l'origen d'aquest molí medieval, com va anar a parar a mans de la família Boronat i la transició de molí fariner cap als minerals, des de l'extracció del carbonat fins a la comercialització del producte. La trituració de la pedra, el refinament aconseguit amb les moles, l'energia hidràulica i elèctrica, els usos i aplicacions del Blanc d'Espanya, els mercats, el transport i un seguit de curiositats i anècdotes que donen a entendre una època i forma de treball, de la qual gairebé no en queden testimonis.

**Paraules clau:** pedrera, carbonat càlcic, blanc d'Espanya, riu Gaià, bassa, turbina, carcaus, moles, boixarda, polvorització, Molí de la Torre, Riera de Gaià.

**Abstract:** This work takes a tour, through the same experience, of the process of spraying calcium carbonate, known as Blanc d'Espanya, at the Molí de la Torre, in La Riera de Gaià. It is based on the personal experience of having worked in the mill, the family business, during the period of eight years.

It explains the origin of this medieval mill, how it ended up in the hands of the Boronat family and the transition from a flour mill to minerals, from the extraction of carbonate to the marketing of the product. The crushing of the stone, the refinement achieved with the millstones, hydraulic and electrical energy, the uses and applications of Blanc de España, the markets, transport and a series of curiosities and anecdotes that give an understanding of an era and form of work, of which almost no evidence remains.

**Keywords:** quarry, calcium carbonate, Spanish white, Gaià river, raft, turbine, wolves, millstones, boixarda, spraying, Molí de la Torre, Riera de Gaià.

El Molí de la Torre, conegut també entre la gent de la Riera de Gaià com el Molí de la Pedra, és el lloc on vaig néixer i a la vegada treballar per espai d'uns vuit anys aproximadament (entremig, 17 mesos de servei militar a l'Exèrcit de l'Aire), des de l'estiu de 1965 fins l'abril de 1973, l'any en què aquesta indústria va deixar de funcionar.

En un dels volums dels Estudis Altafullencs<sup>1</sup>, el rierenc Joan Carles Blanch es refereix al Molí de la Torre, des del vessant històric i arquitectònic, per la qual cosa jo em limitaré a relatar com era l'activitat industrial que s'hi desenvolupava, des del coneixement de quan jo era menut i l'experiència d'haver treballat en aquest negoci familiar fins el seu tancament.

M'ha fet decidir a escriure sobre això el fet que, gairebé sense adonar-me'n, em veig com l'últim testimoni en vida que hi va treballar i que pot explicar el procés de polvorització i comercialització del carbonat de calç, conegut popularment com a Blanc d'Espanya.

Sí que voldria recordar que d'aquest molí —d'origen medieval segons la recerca feta per l'historiador local Joan Carles Blanch— el document més antic localitzat que parla de la seva existència està datat del 25 d'octubre de 1.272. Assegura que del segle XVII al segle XIX va ser propietat dels Queralt, Comtes de Santa Coloma, i que la família Boronat - Boada (Joan Boronat Gabaldà i Maria Boada, els meus besavis) el va adquirir segons escriptura de compravenda, amb data 8 de juliol de 1898, a Jaume Safont, de Torredembarra, per un valor escripturat de 12.500 pessetes.

La nova propietat li va donar continuïtat a la condició de molí fariner, per la qual havia estat construït segles enrere.

Fou ja a principis del segle XX que l'hereu, l'avi Joan Boronat Boada, (consignar que tant el besavi com l'avi van ser alcaldes de la Riera) en agafar les regnes del negoci impulsà la transformació del molí fariner, una transició que va derivar en indústria de polvorització de carbonat de calci, preferentment. Del molí fariner tinc el record d'haver vist, de menut, uns antics torns arraconats, testimonis del passat blader. Abans he dit, preferentment, atès que imatges d'infantesa em porten a recordar restes de mineral de barita i de guix, els quals també s'havien molt només durant uns pocs anys, atesa la dificultat de polvoritzar-los en ser minerals més durs que la calcita. Així mateix, a casa, havia sentit parlar de l'existència, amb anterioritat, d'un forn de guix d'escaiola i una mena de basses per a l'obtenció de carbonat de calci precipitat.

En vida de l'avi, Joan Boronat Boada, l'amo de l'empresa, vaig deixar la Riera per anar a estudiar. Era als estius, primer com un joc, i després donant un cop de mà a la feina, que acabava ben enfarinat. Cursats els estudis, els titulars de l'empresa ja eren

---

<sup>1</sup> Blanch Torredembarra, Joan Carles: Els molins hidràulics de la Conca Baixa del Gaià: Els molins de la Riera de Gaià. Estudis Altafullencs 29, pàgs. 83-103. Altafulla, 2005

el meu pare i el meu oncle, en Joan i Josep Maria Boronat Gallart, respectivament. Durant el període d'absència pels estudis, al molí es van dur a terme diverses obres d'ampliació, dirigides i executades pel Pau Sumoy i la seva empresa, per tal de modernitzar i simplificar el procés fabril, les quals ja estaven finalitzades en el moment d'incorporar-me laboralment al molí.

A partir de la meua experiència és que puc explicar com roques blanques de carbonat de calci, després del seu pas per les moles, es convertien en pols impalpable.

## De la pedrera a les moles

El mineral procedia de la pedrera de la nostra propietat, ubicada al terme municipal de Bellvei (Baix Penedès); l'avi va ser una mica el pioner en l'explotació d'aquelles pedres i sembla que hauria triat la del mineral de millor qualitat. El sistema d'extracció del mineral era mitjançant voladures fetes explotar amb cartutxos de dinamita col·locada als forats fets a la roca, amb la barrina d'un compressor. Allí hi teníem a "l'artiller", (aquesta era la seva categoria laboral), que vivia al Vendrell. Les pedres resultants, de totes mides, eren transportades en camions cap a la Riera, descarregats al cobert que hi ha al costat de Ca l'Ermità. Calia muntar marges amb la mateixa pedra per amuntegar-la i facilitar així l'assecat. És així que vaig aprendre a fer marges de pedra, que com eren efímers, no requeria ser tan primmirat, com sí que és el cas dels marges de pedra seca de la pagesia. Ja exemptes d'humitat, les pedres eren carregades a braços al camió fins a la nau del molí i descarregades a bolquet. Llavors, era qüestió d'agafar el mall (el mall, el pic i la pala eren els instruments bàsics de l'exercici diari, amb una despesa física important) per trencar les pedres més grans i deixar-les a «l'ús de boca» de la matxucadora que amb la seva mandíbula les reduïa a mida de matxaca. Per gravetat, el mineral s'introduïa en un joc de dues moles verticals i sortia ja terrós, però molt granulat. Un elevador s'encarregava de pujar el material fins al punt més alt de l'edifici on hi havia un sedàs. La màquina va ser dissenyada i construïda per Cal Sebastià, el taller de manyans de Torredembarra, on el Josep Maria Solé i el seu fill Octavi eren gairebé autèntics inventors. La "zaranda" que és com anomenàvem l'aparell, era l'encarregada de distribuir, segons la granometria i destí, el mineral en 4 dipòsits diferents. Tres d'ells subministraven la terra blanca a les moles. Hi ha 4 jocs de dues moles, dos al molí de dalt i dos al de baix. A la tremuja del molí de baix la terra es transportava des del dipòsit amb una vagoneta. Els dos molins podien funcionar de forma simultània mitjançant l'embragatge de l'embarat. Es va aconseguir encadellar, amb un giny ben original: l'adaptació de l'embragatge d'un vehicle de la marca Studebaker.

Granet i *semolilla* en diem del carbonat destinat al sector de l'avicultura, que s'envasava amb una ensacadora automàtica, en sacs de plàstic de 25 kg, mentre que el refinat per a d'altres aplicacions solia ser en sacs de paper que pesaven 50 kg, un cop havia

passat pels dos jocs de moles. Cada joc l'integren una mola fixa (la sotana) i la que gira damunt seu (volandera). Fer una descripció detallada dels elements i accessoris que conformen el conjunt de les moles gairebé requeriria un treball a part. Recordo, però, que de jovenet havia vist omplir sacs de jute de 80 kg, extremadament feixucs de manejar.

## La força motriu

El molí, des de temps ancestrals, era mogut per la força hidràulica de l'aigua de la gran bassa. Primer, amb el doll d'aigua projectat sobre el rodet als carcaus que feia girar l'eix de les moles. Jo ja vaig conèixer el funcionament amb la turbina hidràulica Francis, posteriorment instal·lada, de 23 C.V., la de major potència respecte a les dels molins de Fortuny, Molinet i Molí del Mig, amb un salt de 7 metres i 380 litres per segon. El cabal formava part de la concessió sobre l'aprofitament de les aigües superficials del riu Gaià, des de la posta de sol fins a l'albada. Fins i tot puc afirmar que vaig aprendre, a cop d'ull, a quantificar en "moles d'aigua", el cabal regular del riu Gaià.

L'energia elèctrica era imprescindible durant el dia (al molí es treballava dia i nit), amb una plantilla que oscil·lava entre 6 i 8 treballadors, de la Riera, la Nou i el Catllar. Hi havia un total de 4 motors elèctrics per fer-ho funcionar tot (el més potent, un Siemens de 22,5 CV), a través del sistema d'embarrats, politges i corretges, el qual permetia passar de l'electricitat a la força hidràulica a ple rendiment. En la dècada dels anys 50 del segle passat es va instal·lar un motor de fuel com a alternativa a l'electricitat, energia que sovint patia talls en el subministrament, per causa de les restriccions imposades en benefici de l'estalvi energètic.

## El manteniment

El manteniment d'un molí de moles es basa fonamentalment en "picar moles", una tasca periòdica que s'havia d'executar quan les moles no afinaven prou. Consistia a desmuntar tots els elements de la superfície, del riscle (el tambor de fusta que cobreix les moles), aixecar la mola volandera amb una grua de caragol, donar-li la volta i disposar-se a picar-la, com també la mola sotana. Per això, s'empraven les eines de ferro acerat de la farga del Pere Pascual, el ferrer, gran expert a l'hora de donar-los-hi el tremp necessari. Eren la buixarda i els pics de tall i de punta, amb mànec de fusta, per restablir el gravat a tota la superfície de la mola, marcar els rellons i refer les bufadores, separades entre elles per uns centímetres de distància, ambdues marques dibuixades en forma d'espiral. Portàvem ulleres de vidre sense graduació per protegir-nos els ulls de les espurnes que saltaven.

Pel que fa a les engravacions de les moles, aquestes són d'acer, però el dentat de les dues rodes verticals del molí de dalt eren de fusta. Òbviament tenien un desgast

que obligava a renovar-les periòdicament, dents fetes a mà pel Josep Inglés, conegut com el fuster del cantó.

Una altra feina necessària era “escurar la bassa”, això sí, amb alguns anys pel mig. Els sediments aportats per l’aigua formaven un gruix de fang que reduïa la capacitat d’embassament. El sistema per recuperar la fondària de la bassa era l’aprofitament del mateix cabal d’aigua i mitjançant la canalització amb taulons donar-li el màxim corrent possible per tal que s’emportés el fang arrencat a cops d’aixada. Era freqüent topar-se amb anguiles de grans dimensions en aquesta bassa que a l’estiu era habitada per una massificada població de granotes i que cada nit ens obsequiava amb un concert de veus *a capella* el qual, paradoxalment, ens ajudava a agafar el son.

## Les múltiples aplicacions del Blanc d’Espanya

El carbonat de calci es troba com a component en infinitat de productes manufacturats. Segur que els que llegiu aquest treball utilitzeu o heu utilitzat les gomes d’esborrar “Milan” o també el vostre vehicle du pneumàtics de la marca “Michelin”. Doncs bé: en aquells anys totes dues marques duïen incorporat Blanc d’Espanya fabricat al Molí de la Torre. Amb això vull significar que la indústria de la goma és un consumidor potencial de Blanc d’Espanya per fabricar productes de cautxú: soles de goma de les sabates, revestiment del cablejat, conductors elèctrics i vés a saber quantes coses més. El cautxú de la gespa artificial dels camps de futbol, segur que també en porta... Les pintures, per pintar parets, les nines de guix; les fàbriques de paper també en fiquen per fer la pasta; fabricació de plàstics, especialment PVC, indústria de sabons i detergents, laboratoris farmacèutics, cosmètica, fàbriques d’alcohol, per a les coves de cria de xampinyons, etc.

Per altra banda, és moltíssim utilitzat en nutrició animal, com a component dels pinsos per a l’avicultura i la ramaderia. En el cas de l’avicultura es presenta en forma de granulat perquè les gallines l’ingereixin segons les seves necessitats i aconseguir així el calci necessari que precisa la duresa de la closca dels ous.

Curiosament, avui en dia encara hi ha persones que fan ús domèstic del Blanc d’Espanya per netejar vidres, fregats amb paper de diari. Permeteu-me la llicència: qui m’havia de dir que, sense saber-ho, o com aquell que no ho vol, al llarg de la vida he treballat en dos productes modestos, però altament eficaços per a la neteja dels vidres: Blanc d’Espanya, i escrits uns quants milers de fulls de diari...

Els clients del molí estaven repartits per tota la geografia espanyola, incloses les Illes Canàries. Fins a la Guerra Civil també era important el mercat exterior. Que recordi, segons m’explicaven el pare, Joan, i l’oncle, Josep, s’exportava a Portugal, França, Holanda, Bèlgica, Itàlia, Turquia, el Marroc...

I ja que faig referència a la Guerra Civil, també vull deixar constància que, abans que esclatés, el meu oncle Josep va anar a muntar un molí de polvorització de carbonat

de calci en un minúscul poble de l'Aragó, dit Nigüella, de la província de Zaragoza, conegut a la zona com "la pequeña Cuenca", atès que hi ha cases penjades a diferents nivells, amb el riu Isuela a sota. Allí hi ha una columna estratigràfica de material càlcic. El molí va ser construït pel mestre d'obres de la Riera, Joan Sumoy, a peu de la carretera que connecta aquest poble amb el de Mesones de Isuela. Posteriorment, el molí va ser venut a un nigüellenc, paradoxalment de nom Natalio Bueno Molinero. La meva germana Maria Dolors, jo mateix, -la primera vegada va ser amb el nostre pare-, i també la meva dona, la Rosa Maria, hem visitat alguns cops Nigüella i ens hem apropiat a aquell molí, el qual va tancar fa cosa de 25 anys, segons el testimoni d'un veí del municipi que hi havia treballat, després que el negoci hagués passat per diverses mans.

## **Ferrocarril, carretera i vaixell, els mitjans de transport**

Al molí teníem dos camions: El més petit un Ford BB bolquet, que per tal de fer-vos una idea, duia matrícula B-55100 i que procedia, crec, de les mines de Bellmunt del Priorat, el qual en la postguerra hagué de funcionar amb gasogen, per la carència de benzina. Servia per fer el transport de proximitat de la pedra del cobert i del reservori que teníem en alguna finca rústica del municipi, cap a la indústria. En un d'aquests espais encara es pot trobar una mostra de pedres petites, ennegrides superficialment pel pas del temps. El més gran era un camió de marca GMC utilitzat per l'exèrcit dels Estats Units, vehicles que en bon nombre van arribar a Espanya durant la Guerra Civil. Posteriorment, van ser subhastats i van anar a parar a mans privades, amb matrícula civil. En el nostre cas, l'avi no va acudir a la subhasta sinó que el va comprar a un empresari barceloní.

El camió GMC (General Motors Company) va ser conegut també com el "cent-peus", per la seva condició tot terreny, puix tenia tracció total als tres eixos, amb deu rodes; l'eix davanter es podia desconnectar si aquest no era necessari. Caixa de canvis de cinc velocitats en alta i baixa (reductora), motor de 6 cilindres en línia i 103 CV. El seu desplaçament es comptava per milles.

Recordo que el GMC del molí estava pintat de color vermell, però amb el temps es descoloria i sorgia la pintura originària de color verd de l'exèrcit, amb l'estrella blanca de cinc puntes al capó i el número corresponent de vehicle militar.

El GMC fou utilitzat per transportar pedra de la pedrera de Bellvei cap al molí, carregar vagonets de gènere a l'estació del ferrocarril de la Riera i dur tones de sacs de Blanc d'Espanya al Port de Tarragona (refugis 1 i 2, avui espais culturals) per embarcar la mercaderia amb destinació a les Canàries.

No voldria passar per alt el fet que l'empresa, llavors de l'avi Joan Boronat Boada, tenia abans de la Guerra Civil un automòbil marca Ford. Tal com em van contar, el cotxe havia estat posat a punt i amb pneumàtics nous per a un viatge de negocis amb l'objectiu

de realitzar un seguit de visites a la clientela, per Espanya i fins arribar-se a Portugal. Això no va ser possible atès que, amb la revolta de 1936 el vehicle va ser sostret.

La mercaderia, com he apuntat abans, tenia sortida a través del ferrocarril, des de la mateixa estació de Riera-La Nou, per on rebíem també vagonets de l'anomenada Terra Lleugera de la Roda (Albacete) que era barrejada amb el carbonat de calci per a elaborar el producte emprat a les fàbriques de pintures. El porta a porta del transport per carretera es va anar imposant i de molts indrets de tot l'Estat venien camions de mitjà i gran tonatge a la Riera per carregar Blanc d'Espanya al Molí de la Torre.

I per acabar, una reflexió amb un bri d'ironia. A vegades haurem sentit amb cert menysteniment referir-se a algú en concret amb aquestes paraules: "jo a aquell el ficaria a picar pedra". Doncs bé; en el meu cas no em sentiria gens ofès. Ja ho he fet. M'he passat la vida picant, pedres i lletres...

## Algunes imatges



Imatge antiga del molí i de la bassa



Edifici del molí amb la  
bassa



Turbina hidràulica Francis



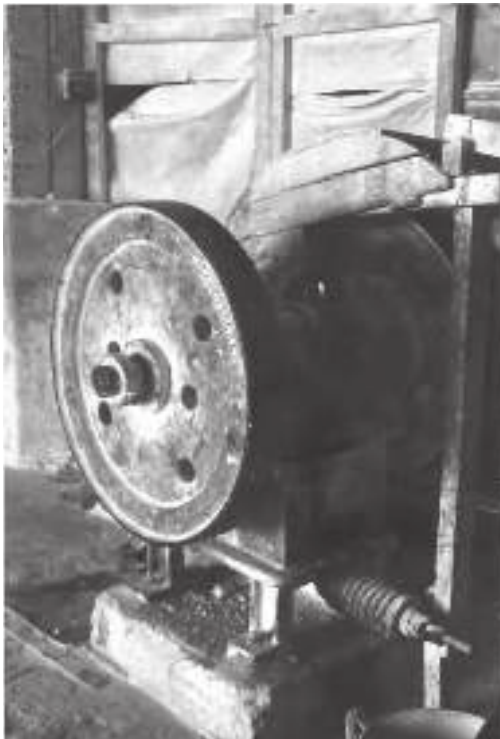
La secció de moles del molí de dalt



Joan Boronat Aixalà, amb el darrer treballador del Molí de la Torre, Mariano Arenas Murillo



Pedrera la Cobertera,  
al terme municipal de Bellvei



Màquina matxucadora de les pedres de carbonat



Tremuja d'entrada del carbonat de calci a les moles



Vista lateral del cobert per a l'assecat de les pedres