

## LA COSTA DE LES MOLES

### CENTRE DE FABRICACIÓ DE MOLES PER A MOLINS D'OLI

Per JOSEP MANEL LLARCH i GARCIA

Aquest treball és el resultat de les informacions que amb amabilitat i paciència em van donar Miquel Forcadell, Agustí Forcadell Guarch, Agustí Forcadell Pla i Joaquim Nadal durant l'estiu de 1997. Com veureu, no passa de ser una primera aproximació a un tema que es mereix molta més dedicació.

#### L'OFICI

Temps enrere, a Ulldecona, es va desenvolupar una relativa especialització en la producció de moles de pedra calcària per als molins d'oli. Els pedrapiquers no es dedicaven exclusivament a la fabricació de moles, però aquesta activitat podia ocupar una bona part del treball a la pe-

drera, especialment entre final del segle XIX i la guerra civil. En tot cas, sembla que va ser suficient per abastir la demanda d'un mercat regional que anava des de Torreblanca i les Coves de Vinromà, pel sud, i Ulldemolins, pel nord, gairebé coincidint amb el territori de l'antic Bisbat de Tortosa. Ulldecona es troba dins d'una foia tectònica entre la serra de Montsià i la serra de Godall, que corren paral·leles. A les vessants de totes dues serres, trobem nombroses pedreres antigues escampades i dos topònims indicadors: la partida de les Pedreres i la costa de les Moles, a més hi ha explotacions en actiu. Segons els nostres informadors, les pedreres més velles es trobaven a la vessant de la



La costa de les Moles vista des del castell d'Ulldecona.



Tasconera per trencar en sentit horitzontal.

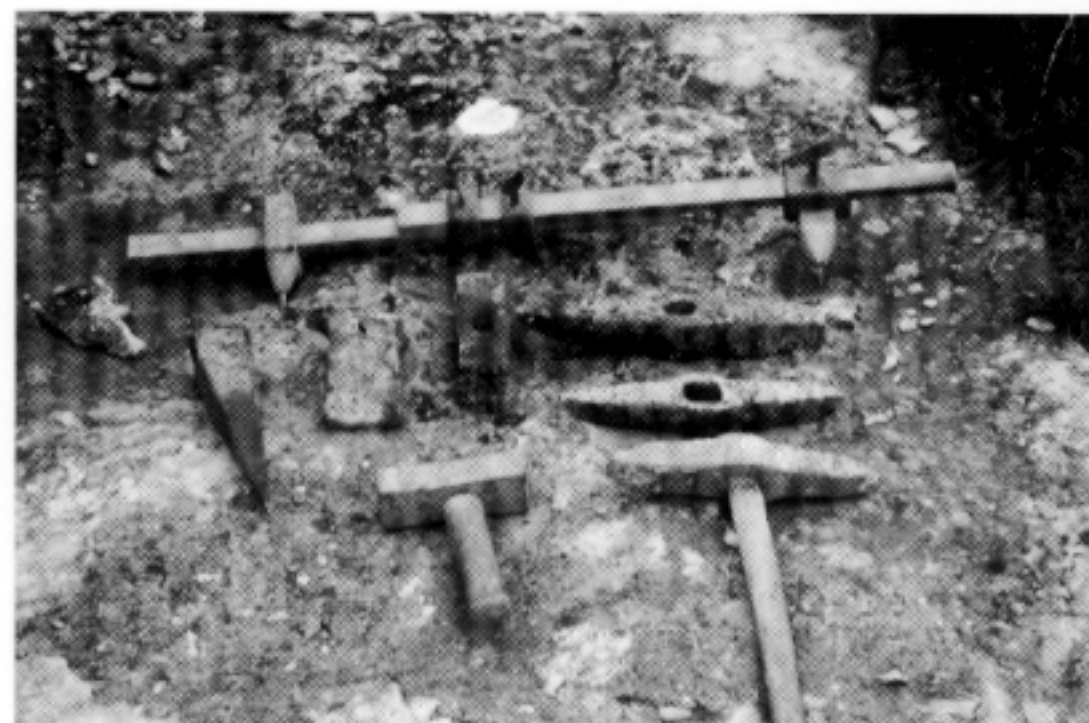
serra de Montsià, però es van abandonar perquè la pedra no era prou bona, a més diuen que allí no se'n van fer, de moles. A les darreries del segle XIX es va començar a treballar la pedra a la costa de les Moles, on la carretera d'Ulldecona a la Sénia ha de salvar un desnivell, al quilòmetre 2,5.

La major part de les pedreres es troben alineades al llarg d'un aflorament rocós a la cota dels 190 metres sobre el nivell del mar, s'han preservat com a testimoni arqueològic perquè la pedra que hi ha no té les característiques comercials que s'aprecien actualment, tot i que les pedreres que ara estan actives es troben a pocs centenars de metres.

Trobem diversos punts d'extracció que pertanyen a 6 explotacions familiars: Forcadell, Nadal, Calixto, Reverté, Homedes i Agasa. El nombre de treballadors era variable segons la demanda, i també d'una empresa a una altra, el qual variava des dels 3 membres d'una mateixa família fins a una plantilla de 14 homes.

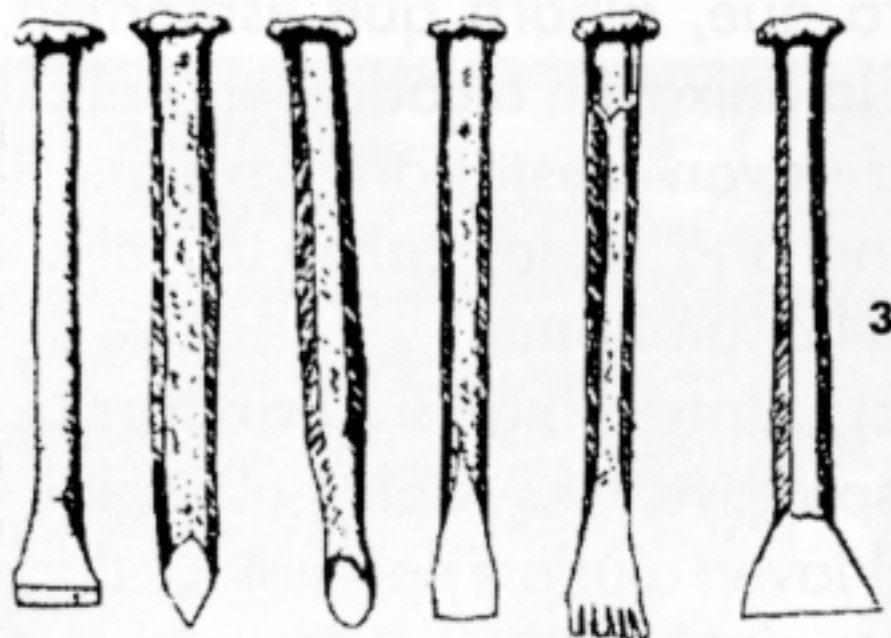
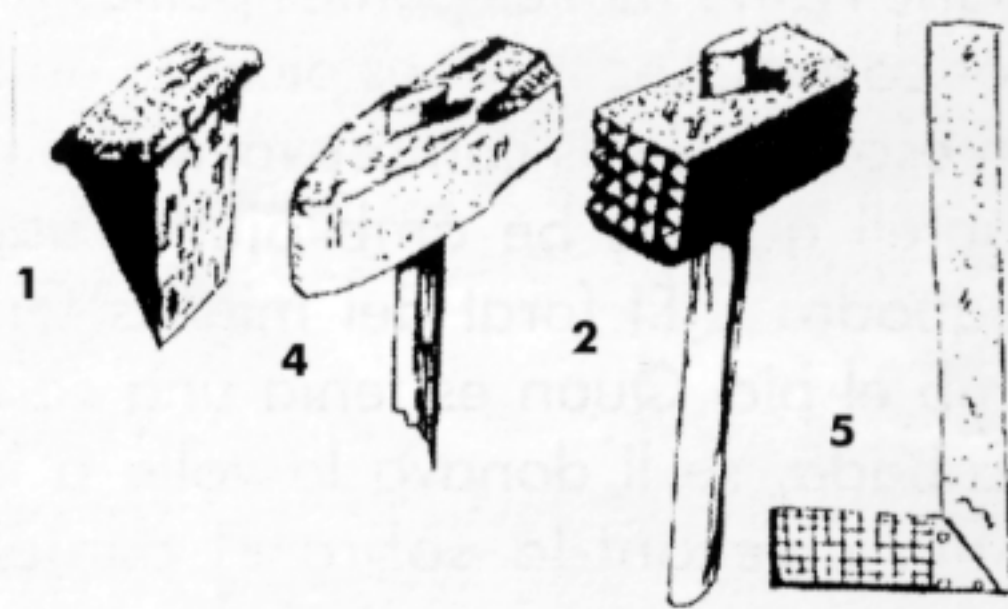
Les moles es feien per encàrrec i d'acord amb les mides que donava el client, de vegades hi havia problemes per aconseguir un bloc prou gran per fer una mola d'uns dos metres de diàmetre, que era la mida habitual, i el client s'havia d'esperar perquè la pedra arrancada es treballava tota per a productes de mides més petites. La producció, la instal·lació i el manteniment de les moles es concentrava sobretot a l'estiu, en el període de descans dels molins, acabada la temporada de les olives.

El bloc s'arrancava a tasconeres, és a dir, obrint regates de secció



Dalt: centell o compàs. D'esquerra a dreta: 2 tascons, 1 buxarda, 3 pics diferents. Baix: maceta.

en AV@ picant amb un pic de dos puntes i posant en fila, una al costat de l'altra, falques de ferro anomenades tascons, que s'anaven picant amb un martell gros o mall de forma simultània per aconseguir una trencada rectilínia del bloc. Un cop arrancat, es desplaçava uns metres empenyent-lo amb palanques o perpals que rodaven sobre currons i s'aixecava calçant-lo amb pedres a



Ferramentes: 1- Tascó, 2- Mall, 3- Diferents escarpes i punxons, 4- Buxarda, 5- Esquadra.

FONT: UKAR: 1994: 258



Gat o carranquí.

uns 30 centímetres de terra, horitzontal com una taula, preparat per treballar. Se li arredonien els costats i es deixava la cara de dalt ben plana, buscant primer el nivell fent dos regates encreuades en sentit diametral. Quedava així la cara de dalt dividida en quatre parts que es rebaixaven seguint la guia de les regates. En les primeres fases, es treballava amb el pic per avançar més, i després es feia l'acabat amb la buxarda, que és un martell amb moltes puntes petites als dos costats. Les vores es picaven amb un escarpe , i es comprovava que el cantell quedés bé amb ajut d'una esquadra . El forat del mig es feia amb el pic. Quan es tenia una cara acabada, se li donava la volta a la mola aixecant-la sobre el cantell utilitzant un gat o carranquí , i deixant-la caure sobre trossos de pedra que, alhora que esmortien el cop, la deixaven alçada per treballar i facilitaven posteriors trasllats. Per obtenir una mola, calien 15 dies de treball d'un home.

Els mateixos pedrapiquers transportaven les moles al molí i les instal·laven ajudats per mossos llogats pel propietari del molí. El transport es feia en un carro especial de quatre rodes, que anomenaven carreta ,

amb dos grans bigues de 4 metres de llarg que suportaven una sola mola en posició vertical, penjada entre mig de les bigues per un cabiró passat pel forat del mig de la mola. La mola normalment feia dos metres de diàmetre per mig metre de gruix i el forat del mig era de 12 centímetres de diàmetre, i el pes era de 4.000 quilograms. Per carregar-la, primer se la feia pujar rodant sobre el cantell per una rampa feta d'escombros fins que guanyava mig metre d'alçada, pujava empenyent-la amb palanques i falcant-la perquè no reculés entre empenta i empenta. Després, s'enculava la carreta sense les rodes del



Esquadrant un bloc amb el pic.

FOTO CEDIDA PER MIGUEL FORCADELL

darrere fent que la mola quedés plantada entre mig de les dues bigues i es tornaven a muntar les rodes, llavors es desfeia la rampa excavant per sota i ja quedava la mola suspesa sobre les bigues, en aquesta operació intervenien 4 homes o més. La tracció emprada solien ser quatre animals, un ruc davant i tres mules darrere. També es va fer servir un carro de dues rodes per transportar moles, en aquest cas la mola quedava suspesa pel mateix



Marca circular deixada per l'extracció d'un bloc de pedra per fer una mola. Les extraccions circulars no eren les més corrents, era més normal trencar en forma quadrangular.

eix del carro i no sobre les bigues, que no eren tan gruixudes. No sabem que s'hagi conservat cap carreta, però sí que resta encara un carro de dues rodes en molt bones condicions.

Per instal·lar un molí o canviar una mola de la pedrera sortien 2 o 3 homes experts que havien de rebre ajut de més gent que els esperava al molí. Al primer viatge es posava la mola de baix o solera, horitzontal i una mica aixecada d'enterra, quan estava anivellada s'abocava ciment pel forat del mig per collar-la i es deixava reposar uns dies, la maquinària del molí pròpiament dita la instal·laven els mecànics. En un segon viatge es portava la mola vertical, anomenada mola, i es feia pujar sobre la solera pel mateix sistema de la rampa provisional que s'havia emprat a la pedrera per carregar-la, fent palanca i falcant a cada trosset guanyat.

A més de moles, també es feien piques per a l'oli, rodones o rectangulars, de dimensions variables, fetes d'una sola peça buidant un bloc, que en algun cas arriben als 2.000 litres de capacitat. Solen tenir unes parets de 12 cm de gruix i acabats de gran qualitat, amb la maquinària ac-

tual tindrien un cost altíssim en hores de treball, impressiona pensar la feina que hi ha amb les ferramentes completament manuals de fa 50 anys.

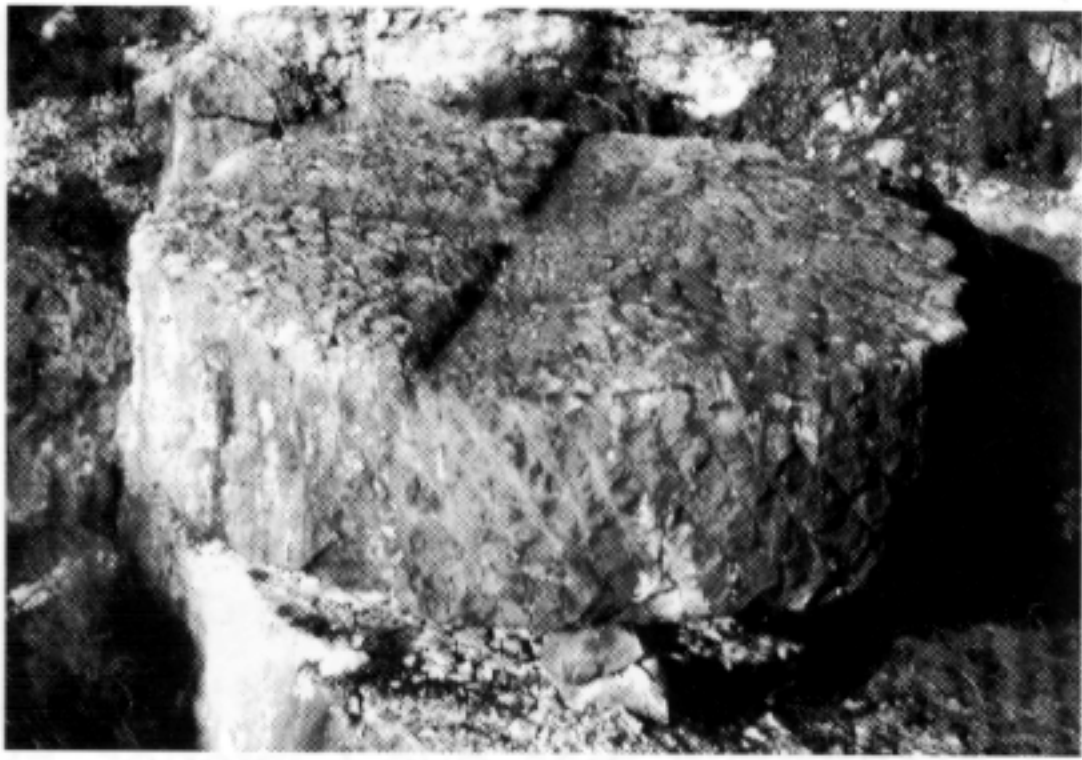
Els pedrapiquers també donaven servei de manteniment de les moles, la de baix se solcava pel pas de la de dalt, i la de dalt patia un desgast asimètric del cantell, el costat exterior es desgastava més que l'interior. El perfil del cantell no és rectilini sinó lleugerament convex, i d'una convexitat no simètrica que es veu molt clarament observant la plantilla amb què es guiava el pedrapiquer per fer o refer el cantell. El rodament inclinat cap a l'exterior produeix el desgast asimètric. Les moles de pedra calcària es repicaven cada any, tot i que això pot variar en més o en menys segons l'activitat del molí, les moles de granit duraven molt més, però gairebé no



Mola a mig fer. La cara inferior ja està feta, la mola es va tombar per fer l'altra meitat.



Primera regata diametral anivellada.



Segona regata diametral encreuada amb la primera. A sota de la mola es veuen les pedres per mantenir-la aixecada de terra i anivellada.

n'hi havia i a més els pedrapiquers d'Ulldecona no les volien repicar perquè les seues ferramentes no eren adequades i es feien malbé. Si considerem un desgast aproximat de 2 centímetres l'any i que una mola s'hauria de canviar, en perdre la meitat del diàmetre o del gruix, resultaria que la vida útil d'una mola estaria en 12 anys si es picava cada any.

A repicar, anaven 2 homes junts cridats pel propietari del molí, tot i que quan acabaven s'havien de quedar molts cops a repicar altres molins del poble on estaven, perquè els cridaven en saber que hi eren. La feina podia durar un dia o dos segons l'estat de les moles, també variava la ferramenta que calia emprar, el pic i la buxarda quan havia molt de desgast, i només la buxarda quan n'hi havia poc. Per a la solera, era necessari l'ús del nivell, i per a la mola es feia servir una plantilla del cantell i el centell per comprovar-ne la circumferència. Una de les funcions del repicat era mantenir la rugositat del cantell per moldre bé, la pedra s'anava polint pel fregament. Al treball de recuperar la rugositat se li deia floreijar, i es feia picant amb la buxarda.

## LA FABRICACIÓ DE MOLES I EL NOMBRE DE MOLINS

El nombre de molins d'oli es dispara a Ulldecona des de final del segle XIX, després d'haver-se mantingut al voltant dels 24 durant dues centúries, ja que arriba el 1919 a 120 molins.

Altres pobles experimenten creixements similars. Els informadors ens diuen que tot aquell pagès amb una certa producció d'olives volia fer-se ell mateix l'oli per fugir de la rapacitat del moliner, il·lustrant l'afirmació amb un refrany: De moliner canviaràs, però de lladre no t'escaparàs.



Mola ja acabada al costat de la casa de la pedrera de Calixto.

Després de la guerra civil els molins es van anar equipant amb energia elèctrica, cosa que va permetre posar dues moles i fer la feina més ràpida un cop superada la limitació de la força física de l'animal. Però les noves moles es van treure d'altres molins que van deixar de funcionar, i encara en van sobrar moltes que han esdevingut ornaments de jardineria, o s'han abandonat al lloc o s'han trencat perquè feien nosa. Els carros de transportar moles es van desballestar quasi tots perquè hi havia manca de ferro i ja no es feien servir quasi mai, a més els camions ja es feien servir més. El treball de la pe-



Carreta per transportar moles a la pedrera de Nadal.  
FOTO D'IMMA SERRA, CEDIDA PER MANOLITA SERRA



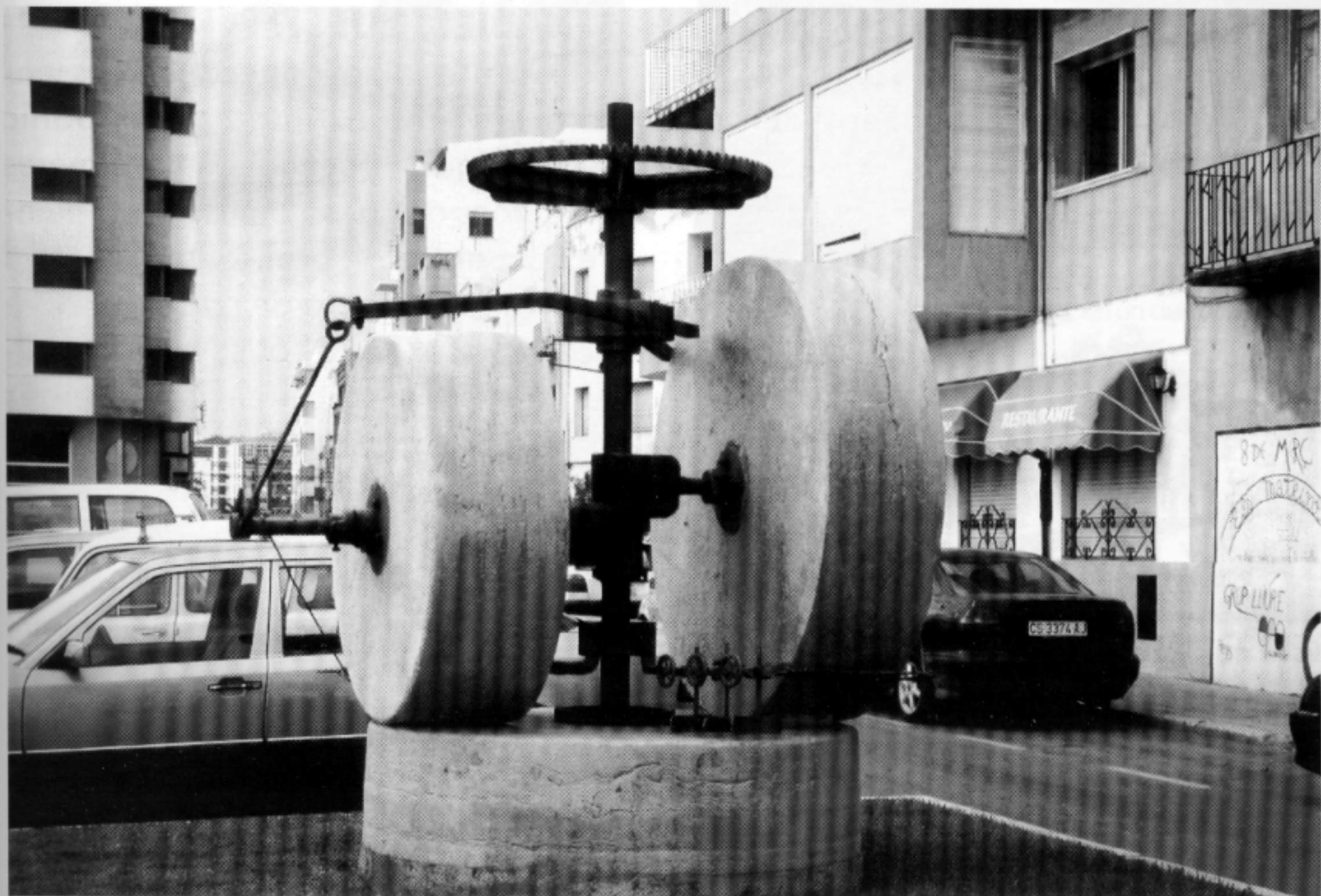
Dos piques de pedra al costat de la casa de la pedrera d'Homedes.

drera també va canviar, la fabricació de moles es va tornar anecdòtica i la feina de repicar moles va anar davallant.

Així es tanca una plana de la història de la tècnica i ja són molt pocs els homes vius que l'han coneguda.

#### BIBLIOGRAFIA:

- Ukar Muruzábal, Jesús. 1994. Tipología, tipometría y técnicas escultóricas utilizadas en las estelas de Navarra. Cuadernos de Etnografía de Navarra, año XXVI, n°63, pag. 249-262.
- Cadastres de l'Arxiu Històric Municipal d'Ulldecona (AHMU).



Molí amb moles d'Ulldecona a Vinaròs. Monument digne i senzill dels vinarossencs al passat de la seva indústria local, sense simbologies ortopèdiques, un exemple que cal imitar.