

A Voltar Faducs

Miscel·lània



Punta de lanza solutrense



Hallazgo:

La pieza se situaría en la partida de Vallasierra en el paraje de Vall de l'Om, en mitad de una senda vieja que sube hacia el Pla.

Descripción:

Tiene una longitud de 5 centímetros y una anchura de 1,5. Es de sílex blanco, con alguna tonalidad

rosácea. Está tallado por las dos caras y a mi entender tiene la punta y la base fracturadas.

Tipología:

Es una punta de lanza típica del solutrense medio, con la talla bifacial y los retoques planos, llamada de hojas de laurel.

Cronología:

Estaríamos hablando de entre 16.000 y 18.000 años de antigüedad.

Es una pieza de una gran belleza, muy bien acabada, con una manufactura extraordinaria.

Esta pieza fue encontrada por mi gran amigo **Paulo Ibarz Fornos**, que desgraciadamente nos privó de su compañía hace ya más de 15 años. **Sirvan estas líneas como homenaje a su recuerdo.**

Paco Luis Copons



Aljub que trobem a la partida de Poblador, consistent en una petita bassa redona de pedra seca sobre la que s'ha construït una cúpula per tal d'evitar l'evaporació. S'accedeix al fons a través d'uns esgrons. El líquid arriba a la bassa mitjançant una aigüera que recull l'aigua de pluja de part de la serra i la condueix cap a l'interior a través d'un petit forat a la cúpula, a la part immediatament oposada a l'entrada. Tot sembla indicar que es tracta d'una obra del segle XIX.

JBC

MEQUINENSA I LA SEVA TRADICIÓ GEGANTERA

Alguns experts diuen que els inicis de la tradició gegantera a Mequinensa apareixen als anys 1950, malgrat que és possible que hi hagi més història de la que ens pensem, ja que el nostre és un poble amb molt moviment i dinamisme.

El poble ha tingut dues comparses de **gegants i capgrossos** durant aquest mig segle... I no ens oblidem del **Toro de Foc**, peça que sortia durant les festes de la Santa per tal de fer córrer a la gent.

La primera comparsa que coneixem estava formada per dos gegants reis i un grup de capgrossos. Els dos gegants van ser construïts pel prestigiós obrador *El Ingenio*, taller situat a Barcelona, i els capgrossos per l'empresa murciana *Mirete*, d'on han sortit molts gegants i capgrossos per pobles de tota Espanya.

Aquells gegants es van fer malbé al poc d'estrenar el poble nou, i tot sembla que en 1972 es van llogar uns com els actuals, però amb altra roba. Van agradar tant que l'any 1975 es van adquirir els gegants actuals, iguals, també reixos, fets per *Jugueteria Reacha*, actualment anomenada *Aragonesa de*



Fiestas, de Saragossa, que estaven fets amb el mateix motllo de sèrie.

Actualment estan molt ben conservats, ja que van ser restaurats al taller *Gabins* de Torelló, i van estrenar vestuari fet per l'*Associació de la Dona*.

Pau Bonales

GIGANTES Y CABEZUDOS DEL GRUPO DE LA RONDALLA DEL POBLE

“La Rondalla del Poble” que nació en 1983 con el nombre de Grupo Folklorico de Mequinzena y que llegó a tener entre bailadoras, la Escuela de jota, y el grupo de canto y cuerda, más de cien personas en su momento de mayor esplendor, se dedicaba a recrear piezas de jota, de concierto, y de Zarzuelas de índole folclórico aragonés. Cantaban jotas de baile y de estilo, pero se atrevían con piezas como Los Sitios de Zaragoza, La Dolores, Gigantes y Cabezudos, y muchas más.

En aquellos tiempos se actuaba en la Plaza del Ayuntamiento, ya que hubiera sido casi imposible hacerlo en el Cine, pues era un grupo tan numeroso, entre músicos y bailadoras que no hubieran cabido en el escenario.

En las Fiestas Mayores de la Santa, se hacía una actuación en la plaza, y en el año 1990, al tener, este año en nuestro repertorio, que estrenar y bailar la famosa pieza de Gigantes y Cabezudos, decidimos aventurarnos, sin tener ni remota idea, en diseñar y hacer nuestros propios gigantes y también nuestros cabezudos. A veces, era solo que uno propusiera, para que los demás accedieran siempre dispuestos con su...” ¡¡Venga!!

Después de unos dibujos que hizo Batiste Estruga, y el apoyo i colaboración de los que quisieron aventurarse del Grupo, nos pusimos manos a la obra y con papel de periódicos, cola de empapelar y vinagre, lo trituramos todo e hicimos unos cubos de pasta de papel, y con la precariedad y el desconocimiento total de cómo hacerlo, nos preparamos unos soportes en los que colocamos unos balones de playa hinchables y sobre ellas unos periódicos, y ya sin mayores preparativos, empezamos directamente a trabajar sobre aquello, nuestra masa “madre”, como si de barro se tratara y dándole forma con paciencia y más paciencia. En los cabezudos, en varias fases de secado y nuevas capas hasta conseguir la forma y figura deseada. Hicimos un Rey, una Reina un cabezudo baturro y un cabezudo moro. Después del secado de varios días, aunque el calor del verano aquel favoreció mucho esta operación, deshinchamos las pelotas que servían de soporte y pulimos y retocamos, hasta que conseguimos tenerlos listos para la fase de pintura. Una vez pintados adornados con bisutería de pendientes, un pañuelo baturro y un turbante, nos pusimos a preparar el soporte de los gigantes. El chasis que se decidió fue una cruz en lugar del que los Gigantes del Ayuntamiento llevaban, ya que no queríamos tanta envergadura ni deseábamos que tuvieran tanto peso, para que cualquiera pudiera llevarlo sin tener que contar con personas de gran fuerza. Las mujeres compraron y cosieron las ropas y los adornos, y también los trajes adecuados para los cabezudos.

Las manos de los gigantes las hicimos con guantes de goma rellenos de algodón, y los brazos son sin estructura. Los Gigantes los puede llevar una persona, sin apenas esfuerzo, desde el interior, sujetando el palo principal, y así moverlo y moverse, sin esfuerzo, y con total soltura y facilidad.

El día de la Santa de 1990, después que anunciáramos que íbamos a interpretar y bailar la pieza de zarzuela, Gigantes y Cabezudos, salieron bailando, desde detrás de la “casilla”, nuestros Gigantes y Cabezudos, con el grupo de baile, y la sorpresa y los aplausos ante el espectáculo que allí se adivinaba, emocionó al público que allí se congregó, tanto, que al finalizar la actuación, se alargaron los aplausos durante varios minutos.

Muchos pensaron, entonces, que eran los que tenía el Ayuntamiento, así que cuando descubrieron, o les contaron, que estaban hechos por el propio Grupo, para aquella ocasión, no tuvieron más que palabras de elogio y alabanza hacia nosotros.

Volvieron a salir de nuevo en 1992, también en las fiestas de la Santa, y en 1997, tuvieron sus días de mayor gloria en el Cine Goya, cuando en dos ocasiones representamos nuestra propia zarzuela, “Historias del iaio”, que fue la aventura más grande, en el que nuestro Grupo se embarcó, y con la que nuestro público nos definió como: “Esta ha sido y será ya para siempre vuestra obra maestra...vuestra ópera prima” “Imposible que podáis superar nunca más lo que habéis logrado este año con esta función”...y tenían razón. Fue...lo más.

Ellos, son hoy el reflejo de lo que logramos, porque, si no eres tenaz y “cabezudo” en perseguir tus mayores sueños, nunca llegarás a ser...ese “Gigante” que anhelas...y que todo lo puede.





Dia d'hivern al Poble Vell.

Francisco Tomás Riau.

Aquarel·la humida, 50 x 40 cm. 2017.

Dia d'hivern al Poble Vell.

Vista idealitzada del Poble Vell.

Els records, la memòria del temps viscut entre els carrers d'aquell poble avui mudat, es barregen en colors tímids com els tintats per la boira d'hivern.

Francisco Tomás Riau, 2017.

Llibres de **MEQUINENSA**



Miguel Calvo Rebollar

**Lo que el Ebro se llevó.
Minas, trenes y barcos en la
cuenca carbonífera de
Mequinenza.**

Zaragoza: editorial Prames, 2018.
201 pàgines. ISBN: 978-84-8321-874-7

Aquest llibre va ser editat a finals de l'any propassat 2018 per l'aragonesa Editorial Prames. L'autor, el catedràtic de Tecnologia dels Aliments a la facultat de Veterinària de la Universitat de Saragossa **Miguel Calvo Rebollar**, dona un salt extraordinari cap al món de la Història, després d'haver estat un apassionat de la mineralogia: malgrat la seva formació, compta ja amb més d'una dotzena de títols d'aquesta ciència, que ens parlen de les mines i els minerals d'arreu d'Espanya.

Amb *Lo que el Ebro se llevó* l'autor l'encerta de ple amb motiu dels cinquanta anys de la construcció de la presa de Riba-roja, rememorant aquell any 1967 quan es van començar a omplir d'aigua els carrers de Faió. I és que el llibre vol recordar tota aquella economia que va desaparèixer amb les obres d'ENHER (almenys la major part d'aquesta economia, segons ell mateix diu a la introducció), és a dir, les mines, el ferrocarril i la navegació fluvial, centrant la seva mirada en els municipis d'Almatret, Faió, la Granja d'Escarp, Mequinenza i Seròs.

El llibre navega entre la narració senzilla i amena i la història gràfica, no arribant a aquesta darrera ni per l'estructura emprada ni per la qualitat gràfica, aconseguint -això sí- una recopilació d'imatges que sense dubte caldrà tenir en compte en tots els treballs que es facin d'ara en endavant.

La utilitat del treball realitzat per Miguel Calvo és indubtable, i ja era hora que una obra d'aquestes característiques veiés la llum. Estem davant d'un ampli resum en castellà de les principals recerques historiogràfiques que s'han dut a terme sobre aquests diferents aspectes en les darreres dècades, prenent com a fil articulador la desaparició de moltes d'elles. Si bé el llibre manca d'aparell crític (i, per tant, no estem davant d'un llibre d'Història), no cita les fonts emprades (excepte les que indica a la bibliografia, utilitzada per tots els investigadors, i per tant hem de pensar que l'autor no introdueix gaires aportacions novadores), i no desglossa les aportacions dels diferents autors respecte a les seves (i per tant, no estem davant d'un assaig), la redacció d'un llibre divulgatiu en castellà era del tot necessari.

La narració està dividida en set capítols que tracten de la navegació (un genèric i dos específics pel transport miner), del ferrocarril (també un genèric i un altre d'específic), de la història de la mineria, i finalment del treball miner. El tema central del llibre, doncs, és la seva especialitat, la mineria, d'on treu ramificacions cap al ferrocarril i la navegació fluvial com a sectors -o elements si es prefereix- directament relacionats amb ella.

El primer capítol es titula "*La navegación en el Ebro*", i en ell ens explica com es van formar -i van fracassar- les primeres societats fundades al segle XIX per a modernitzar la navegació per l'Ebre, i entre línies podem llegir els treballs del nostre mequinensà **Jaume Fullola** -especialment la seva tesi, editada per la Fundació Noguera- i les transcendents recerques ebrenques d'**Emeteri Fabregat** i **Jacobo Vidal**, sense oblidar al clàssic **Carreras i Candi**, o els treballs de **M.Carme Queralt** i **Maite Subirats**. El capítol no passa de ser una breu (brevíssima) segona introducció al llibre, esplaïant-se l'autor en la descripció dels fracassos primer de Misley i després de la *Real Compañía de Canalización del Ebro*, els dos clàssics tractats per la historiografia. Hom pot comprendre la manca d'interès en la navegació *tradicional*, d'un pes fonamental en l'economia comarcal almenys des de l'edat mitjana -com ens ha mostrat repetidament **Francisca Vilella** en els seus estudis-, però no entenc l'omissió que l'autor fa dels treballs de **Juan Aznar** i **Ramón Folguera** (1820) i del de **Felipe Conrad** (1834) -per posar uns exemples- que van ser fonamentals per als projectes de Misley i de la *Real Compañía*.

El segon capítol tracta del ferrocarril de Casp, el *Directo* de Madrid a Barcelona. Aquí sí, l'autor s'esplaia a gust amb 35 pàgines amb abundant i interessantíssim material gràfic procedent de diferents arxius, museus, particulars, i de col·lecció pròpia, amb Faió i Nonasp com a punt de mira. Prenent com a base el treball de **Carles Salmerón**, l'autor s'endinsa en les revistes de ferrocarrils i d'obres públiques, així com genèriques, de l'època, sense oblidar els projectes editats (com el d'Aduard) i, fil a l'agulla, traça una narració ben travada del destí d'aquesta línia de ferrocarril, tant en el vessant societatari com en les infraestructures construïdes (i els mals de cap que van donar). Llàstima -nova oportunitat perduda- d'oblidar-se de tot el seguit de projectes de línies fèrries durant més de 50 anys, de les que no tracta gens ni mica, malgrat que de la línia fèrria Alcanyís - Lleida van arribar a ser construïts diferents trams, els més propers a Torrent de Cinca i, doncs, dins la conca minera.

Segueixen 29 pàgines del capítol tercer dedicat a la història -grosso modo- de la mineria, on aconsegueix amb èxit resumir les diferents investigacions dutes a terme fins l'actualitat, especialment dels treballs de **Jaume Fullola**, però donant més visibilitat a les diferents grans empreses -com *Previsión* o *Flix*- en lloc de a *Carbonífera*. S'agraeix que l'autor hagi consultat la nostra web *Al-Miknasyyya*, i que s'entretengui més del que és habitual en les primeres explotacions industrialitzades a Mequinensa, com la "Vista-Alegre", i en les habitualment poc esmentades "fàbriques" de calç de Faió. Malauradament, i de forma incomprendible,

no sembla que l'autor hagi passat per l'Arxiu Històric Provincial de Saragossa per a consultar, ni que fos una estona, part del voluminós fons documental sobre la mineria de la província. De haver-ho fet, hauria pogut anar més enllà de les -gairebé- mítiques primeres explotacions mineres mequinensanes *Vapor*, *Antònia* i *Santa Sofia* (aquelles que apareixen esmentades per primer cop a les estadístiques oficials publicades per Madrid), i hauria aportat informació inèdita i de primera mà sobre la formació primigènia de la mineria local. Llàstima d'oportunitat perduda.

El quart capítol vol explicar-nos les característiques del treball miner, acompanyat d'un interessant material gràfic procedent bàsicament de Nonasp, amb un text inspirat en els diferents treballs de l'**Associació Amics de Nonasp** (i la seva revista "*L'Eixam*") i de les diferents aportacions reunides a les actes del *I Congreso internacional de minería y metalurgia en el contexto de la historia de la humanidad: Pasado, presente y futuro* que es va celebrar a Mequinensa entre el 6 i el 9 de juliol de 2006.

Segueix un cinquè capítol dedicat als ferrocarrils miners que resum les aportacions de **Carles Salmerón**, i també dels nombrosos estudis de **Mata Perelló**, **Falguera**, **Restrepo** i **Vilaltella**, acompanyat, això sí, d'un excels material gràfic. Tanquen el llibre dos capítols dedicats al transport fluvial del lignit, sobre llaüts i carregadors el primer, i sobre el procés de descàrrega el darrer, que segueixen la mateixa tònica metodològica, però que per a la nostra sorpresa venen acompanyats de material cartogràfic procedent de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre, un material que comenta -pel que fa a la distribució de carregadors i *malacates*-, enriquint de forma considerable la monografia.

En resum, benvinguda sigui la publicació, perquè parla del nostre patrimoni, del nostre passat. Si bé des d'un punt de vista historiogràfic no aporta res de rellevant, és una esplèndida obra de difusió per a neòfits en la temàtica i per a castellano-lectors. Ah! el llibre ha estat subvencionat pel Departament d'Educació, Cultura i Esport del Govern d'Aragó, i ha obtingut recolzament (bàsicament fotogràfic) de l'Institut d'Estudis Ilerdencs, de la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols i del Museu del Ferrocarril de Madrid.

Jacinto Bonales.