

PERE PASCUAL I DOMÈNECH: PASSIÓ LOCAL I HISTÒRIA TOTAL (1945-2023)

JORDI CATALAN

Centre d'Estudis Jordi Nadal-Universitat de Barcelona¹

La vila d'Igualada és un petit microcosmos dels reptes i límits de la revolució industrial a la Catalunya vuitcentista. Tot i disposar de poca aigua (la que aboca el Rec, desviant-la del riu Anoia), gens de carbó i restar lluny del mar, la ciutat protagonitzà un brot industrial durant el segle XIX, que va fer bona la dita «els catalans de les pedres en fan pans». En Pere va ser un d'aquests catalans que, amb els peus ben posats a la comarca de l'Anoia, construí una obra científica ferma i descomunal d'història total, sempre i arreu amarada de passió igualadina.

Pere Pascual va néixer el 1945, fill de treballadors de fàbrica tèxtil i masovers d'horts d'Igualada. Sense gaires recursos a casa, el nen Pere va haver de deixar l'escola en acabar l'educació primària i començar d'aprenent a una fàbrica de gènere de punt, on es familiaritzaria amb l'ús de màquines circulars i tricotoses. D'adolescent, va veure clara la necessitat d'adquirir més coneixement formal i va cursar estudis professionals que el van familiaritzar amb el dibuix tècnic, la tecnologia del gènere de punt, la filatura, el tissatge, l'electricitat i la mecànica. Més endavant decidí fer l'examen de majors de 25 anys per accedir a la universitat. A les proves va conèixer Josep Fontana, qui podem considerar un dels historiadors que més el va influir, juntament amb Joan Mercader, Pierre Vilar, Jaume Vicens, Jordi Nadal i Jaume Torras.

Durant els exercicis, Pere Pascual ja va esmentar *Catalunya dins l'Espanya moderna* com una de les obres que més admirava, segons confessà en una entrevista a Carme Escalles. En efecte, al llarg de la seva trajectòria investigadora va

1. Agraïeix a Marc Prat i Tomàs Fernández de Sevilla la lectura d'aquest treball i els suggeriments que hi han fet.

tenir Pierre Vilar com a autèntic far de la seva travessia científica. Considera Jaume Vicens el fundador de l'escola històrica catalana, a la qual, per qualitat i quantitat, podem inscriure amb ple dret a l'igualadí. En les proves també esmentà el *18 Brumari de Napoleó Bonaparte*. Ja a les acaballes del segle xx seguia considerant Karl Marx com la darrera gran figura de la Il·lustració europea que fou capaç de combinar tres corrents diferents de pensament: la filosofia idealista alemanya de Georg W. F. Hegel, l'economia política escocesa de David Hume i Adam Smith, i l'herència de la Revolució Francesa. Però advertia a Joan Vila que les ideologies sorgides durant els segles XVIII i XIX tendien a esgotar-se, ja que les societats contemporànies eren molt més complexes. De la seva experiència a la fàbrica, confessà al mateix entrevistador: «És bo conèixer la realitat». I a Carme Escalas li va fer una altra reflexió significativa sobre el firmament intel·lectual del país: «En el món cultural català hi ha molta vàlua que s'oblida o es margina. El cas més xocant és sense cap dubte Josep Pla. Va ser pràcticament marginat durant tota la seva vida i per a mi és la màxima figura de la literatura catalana del segle xx, es mereixeria un Nobel». D'altra banda, reconeixia a la *Revista d'Igualada* que per construir una visió lúcida d'historiador, «t'has d'escapar del *tinglado* mediàtic».

L'antic treballador de fàbrica i fill d'obers i masovers es va llicenciar en Filosofia i Lletres a la Universitat Autònoma de Barcelona el 1975. Josep Fontana li atorgà una beca salari i va poder redactar la seva tesina sobre la mineria capitalista a Espanya. De tant anar per llibres, es va acabar casant amb Isabel Vidal, bibliotecària d'Igualada, qui esdevindria companya fidel i ànima bessona fins al darrer dia de la seva vida. Malgrat que va aprovar oposicions a banca, va preferir el minso sou d'investigador. Ensenyà al Departament d'Història Contemporània de Bellaterra des de 1981 fins a 1986. Després passà al d'Història Econòmica de la Universitat de Barcelona, reclamat pel doctor Jordi Nadal, i n'arribà a ser secretari. Durant el 1992 esdevingué catedràtic d'universitat al darrer departament. Com a docent va sempre excel·lir. Conec professors d'universitat que el van tenir de mestre i encara conserven els apunts de la seva assignatura: clars, analítics i extremament rics en dades i conceptes. Recordo bé en Pere repassant de memòria les seves classes abans de baixar a l'aula. Mai no va llegir els apunts. I si per alguna cosa pecava era per l'excés de coneixement i detall.

Les seves dues inicials publicacions donen la pauta de la trajectòria de llarg recorregut de l'investigador de l'Anoia. La primera de què tinc constància, de 1978, fou un treball sobre el ferrocarril de Barcelona a Mataró, aparegut a la

revista *Hacienda Pública Española*. Era un resultat fundacional de la feina motivada per una de les seves passions de llarg recorregut. Sota el mestratge del doctor Nadal, estava realitzant una hercúlia tesi doctoral sobre els ferrocarrils a Catalunya, que li ocupà de 1975 a 1983, generà cinc volums i el conduí a obtenir el Premi Extraordinari de Doctorat de la Facultat d'Història de la UAB. Com ha escrit Carles Sudrià, Pere Pascual ha estat l'historiador del ferrocarril català. Ell esclari com la nostra xarxa va ser finançada majoritàriament per capital del país, a diferència de l'espanyola, on la presència de la inversió estrangera fou determinant. Part dels seus resultats doctorals foren recollits en el volum *El ferrocarril en Cataluña (1843-1866). Las causas que determinaron el colapso de los ferrocarriles como negocio capitalista*, publicat per la UAB durant 1984. Tornà sobre el tema a *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX. Formació i desestructuració d'un sistema econòmic*, publicat per Crítica el 1990. En aquests dos treballs ocupa un rol central la crisi ferroviària de 1866, que vingué a segar les esperances dels qui havien dedicat llurs estalvis —generats amb la modernització agrària i la mecanització cotonera— a la nova tecnologia dels camins de ferro. Enlluernats pels bons resultats del primer ferrocarril, el de Mataró, els estalviadors catalans adquiriren generosament accions i obligacions de les companyies que s'anaren creant. Quan els resultats no foren els esperats, s'enfonsaren les cotitzacions d'aquestes companyies i les de societats de crèdit i bancs que les havien impulsat, tot arruïnant els estalviadors. Des de llavors els catalans esdevindrien molt més prudents davant de les inversions financeres, especialment en bancs i ferrocarrils. D'aquí ve la desestructuració del sistema econòmic de la qual parla el doctor Pascual.

La recerca i la passió pels ferrocarrils i les infraestructures viàries acompanyaren sempre l'il·lustre investigador igualadí, que plasmà en una munió d'articles en llibres col·lectius. Per al Josep Fontana de 1988 a *La fi de l'Antic Règim i la industrialització, 1787-1868*, en Pere era ja la referència bàsica sobre la construcció de la xarxa catalana de transports durant el segle XIX i les seves rèmores.

A més, l'igualadí va publicar dues noves obres addicionals de màxima solidesa. El 1999 veié la llum el llibre *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*, publicat per les Edicions de la Universitat de Barcelona i la Fundación de Ferrocarriles Españoles. Després seguí encara escrivint sobre el tema en capítols d'obres col·lectives i en revistes especialitzades. Quan semblava que ja ho havia dit tot sobre els camins de ferro, ens sorprengué el 2016 amb dos nous voluminosos volums,

d'un total d'un miler de planes, titulats *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935). Una història de la seva explotació*, publicats per Eumo. En aquesta nova magna obra ampliava l'anàlisi dels resultats dels camins de ferro catalans fins a la vigília de la Guerra Civil. Ens confirmava com l'*output* per quilòmetre explotat relatiu al tràfic de passatgers va anar minvant durant la segona meitat del XIX, a mesura que augmentava la longitud de la xarxa. Tanmateix, a partir del decenni de 1890, va començar una nova fase expansiva, molt desigual, que restà particularment reflectida en la circulació del nombre de passatgers. Aquest fou màxim a l'antiga xarxa de les línies de Barcelona a Tarragona i França (l'itinerari de l'antiga Via Augusta), on els milers de passatgers a un quilòmetre per quilòmetre explotat es quintuplicaren entre 1890-94 i 1930-34. A la resta de les línies, el rendiment fou més decebedor. Les pitjors, entre les catalanes, foren les que s'orientaven cap a Espanya: la de Reus a Lleida i de Barcelona a Saragossa, que connectaven la perifèria amb l'interior de la península.

Les crisis cerealícola i vitícola de finals del segle XIX afectaren negativament el tràfic de càrrega a petita velocitat i provocaren davallades a totes les línies entre el 1880 i el 1899. Per contra, durant el primer terç del nou-cents, la tendència general fou de creixement sostingut, fet que el doctor Pascual atribuïa a les conseqüències del gir proteccionista finisecular. A més, el professor igualadí comparava els resultats catalans amb els dels gegants ferroviaris espanyols (impulsats originàriament per les cases de banca Peréire i Rothschild). Detectava caigudes superiors a la catalana de la densitat de tràfic dels traçats primerencs de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) durant 1880-1889, atribuïble a la crisi del cereal castellà, i de la Compañía Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA) durant 1880-1894, derivada, a més del xoc de la fil·loxera i la caiguda de les exportacions vinícoles. Tot i això, la depressió de la densitat del tràfic de càrrega de petita velocitat fou encara superior i més prolongada a la xarxa del ferrocarril d'Andalusia, que reculà entre 1900-1904 i 1930-1934, mentre la resta de les línies espanyoles de via ampla registraven una tendència expansiva durant el primer terç del segle XX.

A partir del quocient entre despeses i ingressos de les línies ferroviàries, per a la vigília de la Gran Guerra Pere Pascual ens ensenya que la línia catalana de la MZA, que havia engolit la línia de Tarragona-Barcelona-França, restava entre les tres més rendibles de l'Estat espanyol i totes les línies catalanes (llevat de la de Reus-Tarragona-Lleida, absorbida per Norte), mantenien una rendibilitat superior a la mitjana estatal. Per contra, absolutament desastrosos i inviàbles eren els

resultats de les línies de l'Espanya meridional. A més, la rendibilitat del conjunt de línies minvà per l'augment de despeses d'explotació a partir de la Primera Guerra Mundial, degut a l'augment del cost del carbó, i posteriorment per l'augment de costos salarials derivats de la consecució de la setmana de 48 hores.

Entre molts altres temes que tracta la darrera recerca sobre els ferrocarrils d'en Pere, m'agradaria subratllar la seva aproximació comparativa. El trànsit de passatgers a un quilòmetre per quilòmetre explotat durant 1930-34 a Catalunya esdevingué superior no només al d'Itàlia i Espanya, sinó fins i tot al de França i Alemanya. La densitat de tràfic de passatgers també restà per sobre de la de tots els anteriors països menys el darrer. L'evolució de l'*output* de càrrega a petita velocitat de la Catalunya republicana, encara que restà per darrere d'Alemanya i França, seguí sent superior a la d'Itàlia i Espanya. I les tones per quilòmetre explotat de càrrega de petita velocitat tornaren a quedar per darrere d'Alemanya, però superaren novament Itàlia, Espanya i Portugal. En el llarg termini, per tant, les línies catalanes constituïren un èxit relatiu remarcable en el marc del capitalisme mediterrani.

La segona línia d'investigació que conreà Pere Pascual al llarg de tota la seva vida arrenca amb el treball publicat a la revista *Recerques* durant 1980 sobre «Carlisme i societat rural. La Guerra dels Set Anys a la Conca d'Òdena». Amb aquesta publicació ja detectem la seva vocació d'historiador social i polític, complementària del seu vessant d'historiador de l'economia. El seu llibre de 1991, *Fàbrica i treball a la Igualada de la primera meitat del segle XX*, publicat per l'Abadia de Montserrat, a més de ser una obra d'història econòmica, dedica atenció preferent a les condicions de vida dels treballadors cotoners i l'evolució de llurs salaris durant la República i la Guerra Civil. Una altra fita destacada d'aquesta línia d'interès seria el primer volum de la sèrie dedicada a uns pares enriquets d'Igualada, que esdevingueren grans burgesos vuitcentistes: *Els Torelló. Una família d'advocats i propietaris. Liberalisme, conservadorisme i canvi econòmic i social (1820-1930)*. L'obra, publicada per la Fundació Salvador Vives i Casajuana durant el 2000, se centra en aquest cas en una nissaga de destacats propietaris i llur comportament polític. Pere Pascual biografia altres burgesos emprenedors com Miquel Biada, Francesc Gumà i Macià Vila, al llibre editat per Francesc Cabana durant 2006 sota el títol de *Cien empresarios catalanes*. A aquest darrer ja li havia dedicat dos anys abans el volum col·lectiu *Macià Vila i el «vapor cremat»*, publicat a Eumo. La nissaga de burgesos igualadins Carles fou l'objecte de l'obra, escrita a quatre mans amb el blanquer Magí Puig, *La roda de*

la fortuna. Els Carles: de l'adoberia de cal Granotes a la Igualadina, que eixí sota el patrocini del Centre d'Estudis Comarcals d'Igualada (CECI) i el Centre d'Estudis Antoni de Capmany (ara Jordi Nadal) durant 2011. Les condicions de vida dels assalariats tornen a ser objecte preferencial d'estudi en la seva contribució sobre els treballadors igualadins en el llibre editat per Gràcia Dorel-Ferré, titulat *Habitatge obrer i colònies industrials a la península Ibèrica* i publicat pel Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica durant 2008.

Juntament amb les anteriors preocupacions primigènies, des de ben aviat i com apunta Miquel Térmens, Pere Pascual mostrà un acusat interès investigador per la trajectòria de l'agricultura. Compartia la creença marxiana que l'origen de la creació del valor cal cercar-lo en els sectors agrari i industrial. Per això una de les seves primeres publicacions fou «La masia: autoconsum, circulació monetària i exacció fiscal», dins l'obra col·lectiva *Tous, mil anys d'història*, publicada per l'Abadia de Montserrat el 1981. Aprofundí en el tema en el llibre ja comentat publicat per Crítica el 1986, que comença analitzant el sistema de policultiu canònic de la masia catalana, a partir de casos com el mas les Gallardes de Tous o la casa Jaume Brugués de Castellolí. Per a Miquel Gutiérrez, aquesta obra de 1986 «és un dels textos de referència de la historiografia catalana».

El doctor Pascual tornà al tema en el treball «L'autoconsum i la comercialització en el trànsit cap al capitalisme: el cas de Castella», que veié la llum en l'obra editada per Enric Vicedo *Fires, mercats i món rural* i publicada durant 2004 per l'Institut d'Estudis Ilerdencs. Prestà especial atenció a com la ruïna dels petits pagesos, accentuada per la forta tributació, contribuï a generar una intensa acumulació de capital en mans de creditors com els mateixos antics paraires Torelló (*Els Torelló. Una família d'advocats i propietaris. Un estudi sobre la crisi de l'agricultura tradicional (1841-1930)*, FSVC, 2000) o el farmacèutic Rosés (*Miscellanea Aqualatensia*, 2011), que s'enriquieren a força d'executar les terres que els pagesos endeutats en excés havien utilitzat com a garantia. A la comercialització de productes vitivinícoles i cereals dedicà dos articles publicats respectivament en obres editades per Pep Colomé, Jordi Planas i Francesc Valls el 2015, i per Mercè Renom, el mateix any.

Com a historiador industrial, els seus interessos foren força variats, amb un predomini dels estudis anoiencs. Ja hem esmentat la seva direcció de l'obra col·lectiva de 1999 sobre la indústria igualadina durant la primera meitat del nou-cents, que focalitzà l'atenció en la fabricació cotonera local. Un aspecte que paga la pena remarcar i que, a més d'estadístiques i sèries típiques de les anàlisis

d'història econòmica, en Pere acompanya, tant en aquesta obra com en d'altres seves, de valuosos dibuixos per representar processos tecnològics, croquis de fàbriques i gràfiques interpretatives. La seva formació en dibuix tècnic contribuï a enriquir moltes de les seves obres. En l'àmbit d'historiador de la indústria cotonera, hem de remarcar també el llibre *La Igualadina. Símbol de la Revolució Industrial a Catalunya*, publicat per l'Ajuntament d'Igualada el 2014.

De l'interès de Pere Pascual pel metall sobresurten els dos volums sobre la història del coure, escrits amb el mestre Jordi Nadal i publicats per Eumo el 2008. El primer fou dedicat a la producció i el consum de l'esmentat metall en l'era industrial, mentre que el segon se centra específicament en l'empresa osonenca La Farga Lacambra, un cas veritablement excepcional de resiliència fabril al llarg de més de dos segles.

Una cinquena línia d'especialització en què excel·lí el doctor Pascual fou la història financera. Com és sabut, el segle XIX —el període cronològic al qual el professor igualadí dedicà més atenció— fou el de la transició del diner amb valor intrínsec al diner fiduciari. L'estreta relació entre bancs i companyies ferroviàries i la seva concepció d'història total el portà a prestar molta atenció al rol de la moneda i les finances en el comportament dels sectors reals de l'economia catalana. En molts dels llibres ja esmentats, l'acumulació de capital i el paper del sector financer s'analitza amb la cura d'un cirurgià. A més, es preocupà especialment per l'escassetat de diners derivada del brutal dèficit comercial a què conduí la pèrdua de les colònies de l'Amèrica continental i la creixent desconfiança dels catalans envers el diner fiduciari de resultes de les crisis bancàries. En relació amb aquests dos temes, destacarem articles seminals com el treball escrit amb Carles Sudrià i Lluís Castañeda «Oferta monetaria y financiación industrial en Cataluña, 1815-1860», publicat per la *Revista de Historia Industrial* durant el 1992; el seu treball «Moneda e industria. La reforma de 1824 y la acuñación de moneda en Barcelona (1836-1848)», publicat a la mateixa revista el 2004; i el signat altre cop amb Carles Sudrià sobre el temor al paper diner a Catalunya durant el vuit-cents i publicat en el volum col·lectiu d'homenatge a Josep Fontana, que veié la llum durant el mateix any. Afegirem en aquest àmbit, el treball «El 'free banking' barcelonès de mitjan segle XIX: una nota», produït per a la *Miscel·lània Ernest Lluch i Martín* de 2006. Dos anys més tard tornà a col·laborar amb el professor Sudrià per elaborar l'article «Industrialización, desarrollo financiero y oferta monetaria en Barcelona a mediados del siglo XIX», publicat a *Investigaciones de Historia Económica*.

La inestabilitat financera del capitalisme el portà a intentar aprofundir en la història de les crisis. Un cop més conjuntament amb Carles Sudrià publicaren «Financing a rail yaw mania: capital formation and the demand for Money in Catalonia, 1840-1866» a *Financial History Review* durant el 1999. Al *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, Pere Pascual tornà sobre el tema el 2013, amb el treball «La crisi de 1866 i després: antecedents i conseqüències». Va ampliar l'anàlisi al conjunt de les recessions més importants registrades per la Catalunya del vuit-cents en l'article «Les crisis econòmiques i financeres a Catalunya (1840-1914)», dins el monogràfic que vaig coordinar per a *Recerques* i que fou publicat el 2017. I aquest mateix 2023, malauradament de manera pòstuma, Palgrave-Macmillan-Springer li acaba de publicar «Economic and Financial Crises in Catalonia (1840-1914)», en el volum que he editat sota el títol *Crises and Transformation in Mediterranean World. Lessons from Catalonia*.

En Pere va ser un gran fumador i el seu cor es va anar afeblint. Va patir unes quantes intervencions. Quan un cop jubilat i convallescent passava pel Departament, ens deia que ja no podia treballar. Però el 2022 ens va tornar a enlluernar amb una nova obra col·lectiva, escrita amb Gemma Estrada, Josep Riba i Carme Ferreras, *El Rec d'Igualada*. Sota l'aparença d'un estudi aparentment menor ens va llegar un immens i darrer fresc de la industrialització igualadina i catalana, les seves rèmores i els seus encerts. En aquest llibre tornen a prendre vida destacats protagonistes de la industrialització de l'Anoia i Pere Pascual trenca de forma magistral les vicissituds de llurs vides amb els grans canvis macroeconòmics del creixement econòmic modern i contemporani. No ho fa només amb texts, sinó amb magnífiques fotos, croquis dels edificis i arbres sobre nissagues, deixant una valuosa joia a la Pere Pascual i encapçalant un equip d'excel·lència de membres del CECI.

En els inicis, cap a 1187, Guillem de Claramunt cedí al monestir de Sant Cugat la resclosa del seu alou a Igualada per regar i construir molins. Amb els segles, una petita infraestructura que durant uns 2,5 quilòmetres forneix un modest però valuós recurs, públic i escàs, l'aigua, obrà el miracle. Durant el XVIII, hom detecta ja la progressiva aparició d'adobers i paraires llaners que utilitzen el minso cabal hídric del rec i van bastint petites instal·lacions i grans xarxes de venda de draps i compra de llana a l'Espanya interior. Durant la dècada de 1820, la gran crisi deflacionista, associada a la pèrdua de les colònies, arruïna pagesos i aboca a la guerra civil. Alguns paraires i creditors incrementen llur acumulació de capital, per la via de l'execució de les terres dels pagesos

arruïnats. Part dels enriquits imaginem un futur de filatures cotoneres a l'anglesa: explotació dels carbons de Calaf per a llurs màquines de vapor i construcció de la línia fèrria d'Igualada - Sant Sadurní, i el ramal de Vallbona a Martorell, amb la pretensió que la línia Barcelona-Saragossa seguís la vall de l'Anoia. Ambdues expectatives deceben: carbó de baix poder calòric i la línia cap a Espanya passa per Manresa, gràcies al poder dels Girona. La filatura cotonera perd empena i marxa cap al Llobregat. El ferrocarril igualadí s'ensorra amb la crisi de 1866. La ciutat entra en els «anys tristos». Però el 1906 ja s'escriptura una petita central termoelèctrica a Igualada. Fàbriques, tallers i obradors instal·len petits motors elèctrics. Els blanquers adopten el sistema d'adob ràpid. Es mecanitzen modestes empreses d'alimentació, fusta, metall i arts gràfiques. L'electricitat —primer amb motors alimentats amb gas i després d'origen hidràulic— transportada des de Camarasa, també afavoreix el desenvolupament de la indústria del gènere de punt. I Igualada acabarà encapçalant els rànquings de l'especialització industrial ibèrica en les indústries adobera i del gènere de punt.

L'obra sobre el Rec que ens llegà finalment Pere Pascual és un llibre preciós i profund, que no sols sintetitza la història econòmica de la Revolució Industrial a Igualada, ja que deslloriga les estratègies d'acumulació dels fabricants de la vila, alguns dels quals no només escanyen pagesos. Hi ha qui s'arriba a casar amb la seva cosina o amb la neboda per tal de concentrar patrimoni. I també hi apareixen els tripijocs de la família Godó, que prefereixen l'absorció de l'Electra Igualadina per Energía Eléctrica de Cataluña i la seva integració en el hòlding de la Barcelona Traction a mantenir-la independent. Pascual no dubta a esmentar el poder que aquesta nissaga va exercir sobre la ciutat com a sistema caciquista. Potser per aquesta raó, quan vàrem enviar l'obituari d'en Pere a *La Vanguardia*, aquest diari va refusar publicar-lo.

En síntesi, Pere Pascual fou un gran homenot de la recerca a Catalunya, tant per la quantitat com per la qualitat de les pàgines que va escriure. Publicà un mínim de 49 articles en revistes d'investigació i 65 treballs en llibres. En total, més d'un centenar d'obres científiques, sempre de qualitat excelsa.

Per acabar, voldria destacar el seu paper de mestre. Va contribuir a formar una munió de generacions d'historiadors i economistes. Destacats historiadors econòmics el tingueren de director de recerca. Fou el cas d'investigadors d'excel·lència com Francesc Valls o Pilar Nogués. Sempre va estar disponible per orientar els joves en qualsevol problema que sorgís en llur recerca. Així mateix, tingué un paper decisiu en la dinamització del CECI i la formació de les generacions

més joves d'aquest exemplar centre de recerca comarcal, com Miquel Gutiérrez, Miquel Térrens, Gemma Estrada i molts d'altres. Des del CECI, en Pere tingué també un altre rol molt important, mirar de salvar tant patrimoni històric de la ciutat d'Igualada com fos possible.

Explicaré una darrera anècdota personal de com era en Pere. Abans del seu últim Cap d'Any, va estar ingressat a l'hospital pels seus problemes cardíacs. No me'n vaig assabentar. Li vaig trucar durant les festes per confirmar la seva participació en l'homenatge al doctor Nadal que hem fet a l'Ateneu Barcelonès en cinc sessions. Ell havia de parlar a la segona trobada dedicada a la primera Revolució Industrial, planificada i realitzada per al 17 d'abril, sobre el tema del paper del ferrocarril en la modernització. Quan vaig saber que havia estat internat, li vaig dir que en lloc de preparar una ponència, que moderés la sessió i que ja el substituïriem. Però ell em va respondre, de manera insistent: «No em facis això, Jordi. Jo escriuré la ponència». Va morir treballant fins que el cos va aguantar, com els seus mestres Josep Fontana i Jordi Nadal. Català de pedra picada, a la fàbrica i a l'acadèmia!

BIBLIOGRAFIA

- ESCALAS, Carme (2021). «Pere Pascual: el tren és la solució per evitar l'excés de cotxe». *Eix*, núm. 12.
- GUTIÉRREZ-POCH, Miquel (2023). «Pere Pascual (1945-2023): un acadèmic exigent, compromès i rigorós». *Frontissa*, núm. 46, juny, p. 12-13.
- SUDRIÀ, Carles; CATALAN, Jordi, i SÁNCHEZ, Àlex (2023). «L'historiador del ferrocarril català. Pere Pascual i Domènech (1945-2023)». Obituari enviat a *La Vanguardia* i no publicat.
- TÉRRENS, Miquel (2023): «Pere Pascual i Domènech». *Frontissa*, núm. 46, juny, 11-12.
- VALLS, Joan (1999). «De la història al compromís. Pere Pascual i Domènech, Catedràtic de la Universitat de Barcelona». *Revista d'Igualada*, núm. 2, setembre, p. 70-73.