

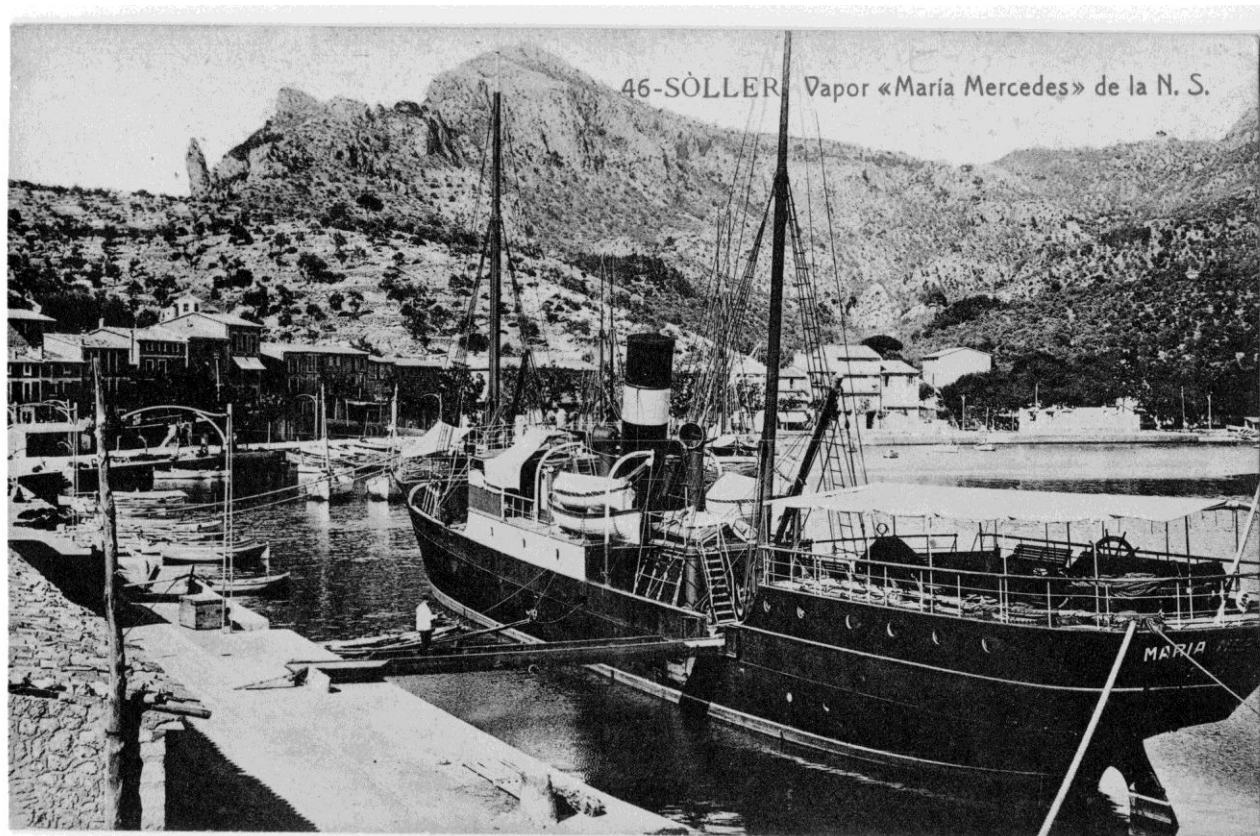
CUINES

Història gastronòmica i de Sóller del segles XVIII, XIX i XX

Just després de la Revolució Francesa (1789 - 1799) , va haver-hi molts immigrants francesos interessats en organitzar el comerç de fruites cap a la seva pàtria. A part de **taronges i llimones**, també es van exportar per transport marítim principalment **ametlles, figues i olives** cap a França.









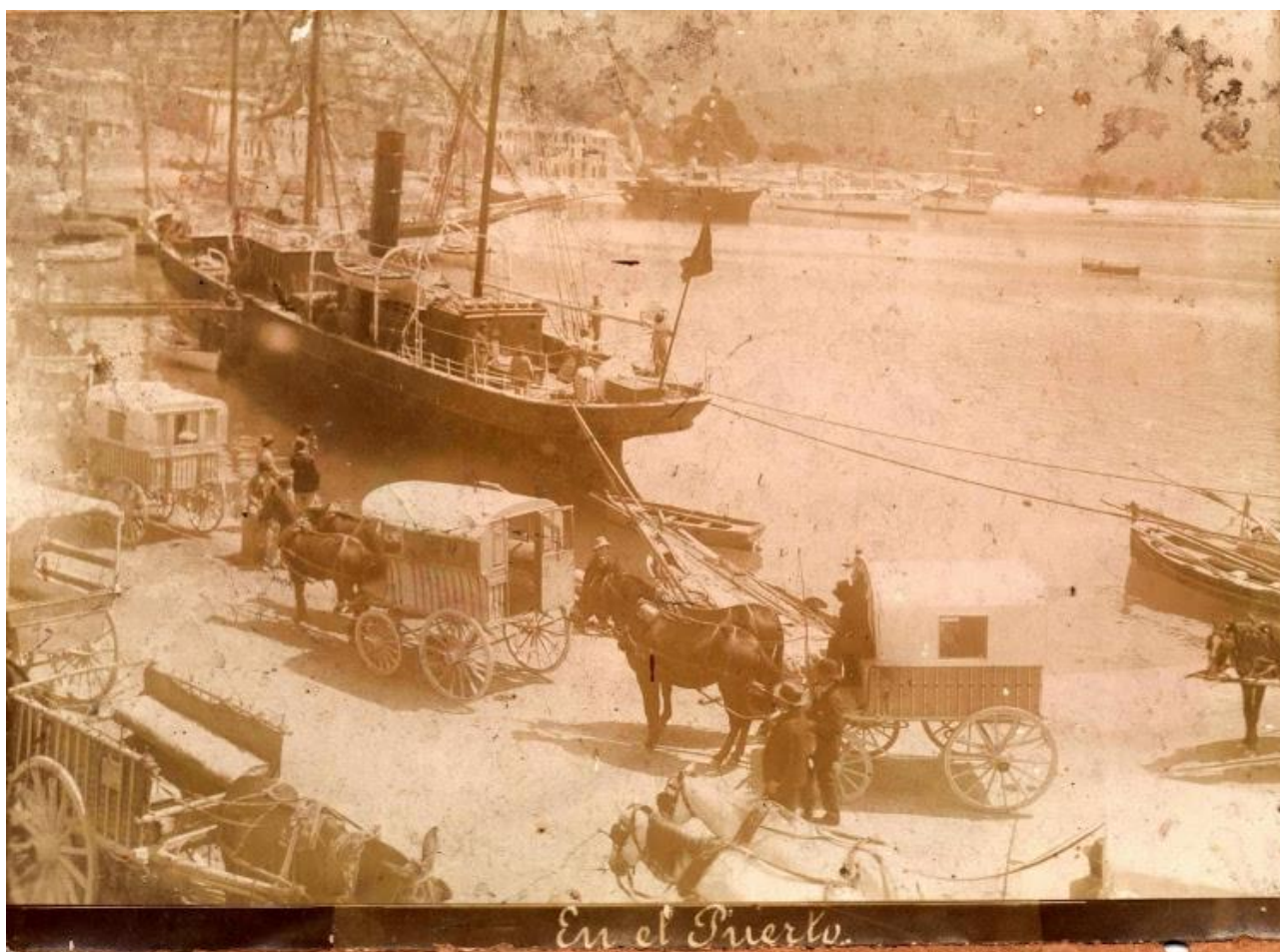
(vapor Maria Mercedes i Villa de Sóller)

Sembla dur de creure, però el comerç amb França era molt més fàcil i més voluminós en aquell moment que amb la resta de Mallorca. En efecte l'única manera d'arribar a Palma per a mercadejar era per vaixell o usant un camí esgotador i molt perillós fins arribar al pas de muntanya del Coll de Sóller". Aquests fets van portar amb si una influència cada vegada major de la cultura francesa a Sóller, ja **que en retorn seus habitants importaven mobles, moda i mercaderies.**

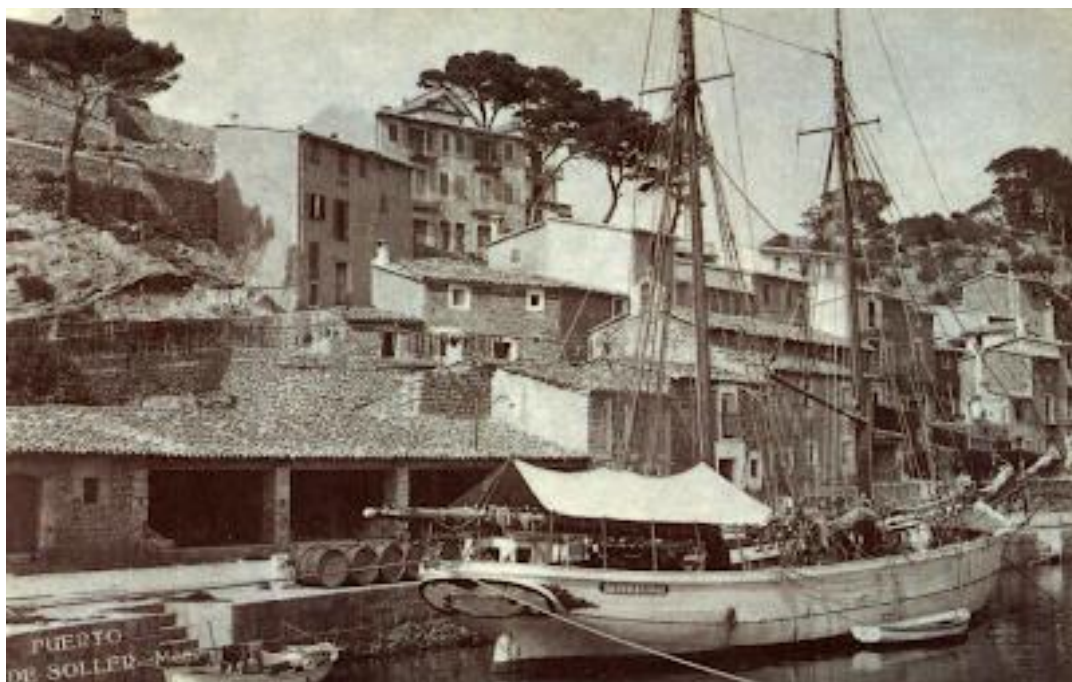
Coll de Sóller



Als anys seixanta del segle 19, després d'un comerç pròsper en els cítrics i havent invertit molts diners en això, els pagesos de Sóller van ser colpejats brutalment per un seguit de **plagues**. Molts no van superar la pèrdua de la seva collita i es van arruïnar. L'única sortida va ser per a ells emigrar, **de tornada a França o Sud-amèrica**.



(vapor Leon de Oro)



El Miquel Caldentey – Paleibot 1914



Personal de la factoría Ballester, de Sóller, a Puerto Rico.

El negoci amb les fruites es va recuperar de mica en mica fins a 1921 quan els científics van descobrir els poders curatius de la Vitamina C. Aviat, molts sollerics tornarien a la seva ciutat d'origen, tornant al seu negoci. Encara es pot sentir la influència dels quals es van fer rics més enllà dels mars abans de tornar a Sóller, a través de les cases que es van edificar en aquella època. Fruit d'això s'instaurà l'estil modernista a Sóller, traslladant estils arquitectònics i socials tan Europeus com Americans a la nostra vall



Can Prunera



“ El palauet de Can Cremat"

Alguns exemples els trobam al carrer de sa lluna (Can Prunera) , carrer de Sa Mar (Can Dulce) , Romaguera (Can Cremat) , entre d’altres.

En aquella època les cuines, principalment; estaven situades en les cases nobles als baixos o soterranis de les mateixes i a les cases de fora vila solien estar en edificis petits adjacents.

Les cuines anomenades « Econòmiques» funcionaven amb carbó i algunes disposaven ja d’un petit forn . No obstant les cases de camps si que tenien un forn , i des de molt enredera, on per exemple hi cuinaven el pa.

El final de l'aïllament geogràfic

A principis del segle 20, Sóller va començar a afrontar un dels seus majors problemes per al desenvolupament econòmic: el seu aïllament per les muntanyes de la Tramuntana. Els sollerics van voler construir un sistema ferroviari que passaria sota de la Tramuntana, de manera que poguessin portar més ràpida i fàcilment seus molt apreciades "Taronges de Sóller" a la capital.

Així que es començar a parlar de la construcció d'un tren a ciutat .

Al començament del segle XX, la ciutat de Sóller, amb la seva puixant indústria i els seus famosos horts de tarongers, tenia la necessitat d'acabar amb el virtual aïllament que impedia el seu desenvolupament. El majestuós marc de muntanyes del seu entorn i en particular la Serra d'Alfàbia impedia el transport de viatgers i de mercaderies amb el port de la ciutat de Palma i amb la resta de l'illa, vertebrada ja en aquells dies, per una xarxa ferroviària mallorquina a creixement. Fins llavors per anar cap a la capital (Palma de Mallorca) calia prendre una diligència i salvar un gran desnivell pujant i baixant l'anomenat "Coll de Sóller", una carretera de terra, estreta i empinada, molt esgotadora per als animals de tir. D'aquella època encara es troben al llarg de l'actual carretera de Sóller les posades que servien per al descans i avituallament d'animals i passatgers, avui reconvertides en restaurant, com SES PORXERES, CAN PENASSO ; avui anomenats d'un altre forma.

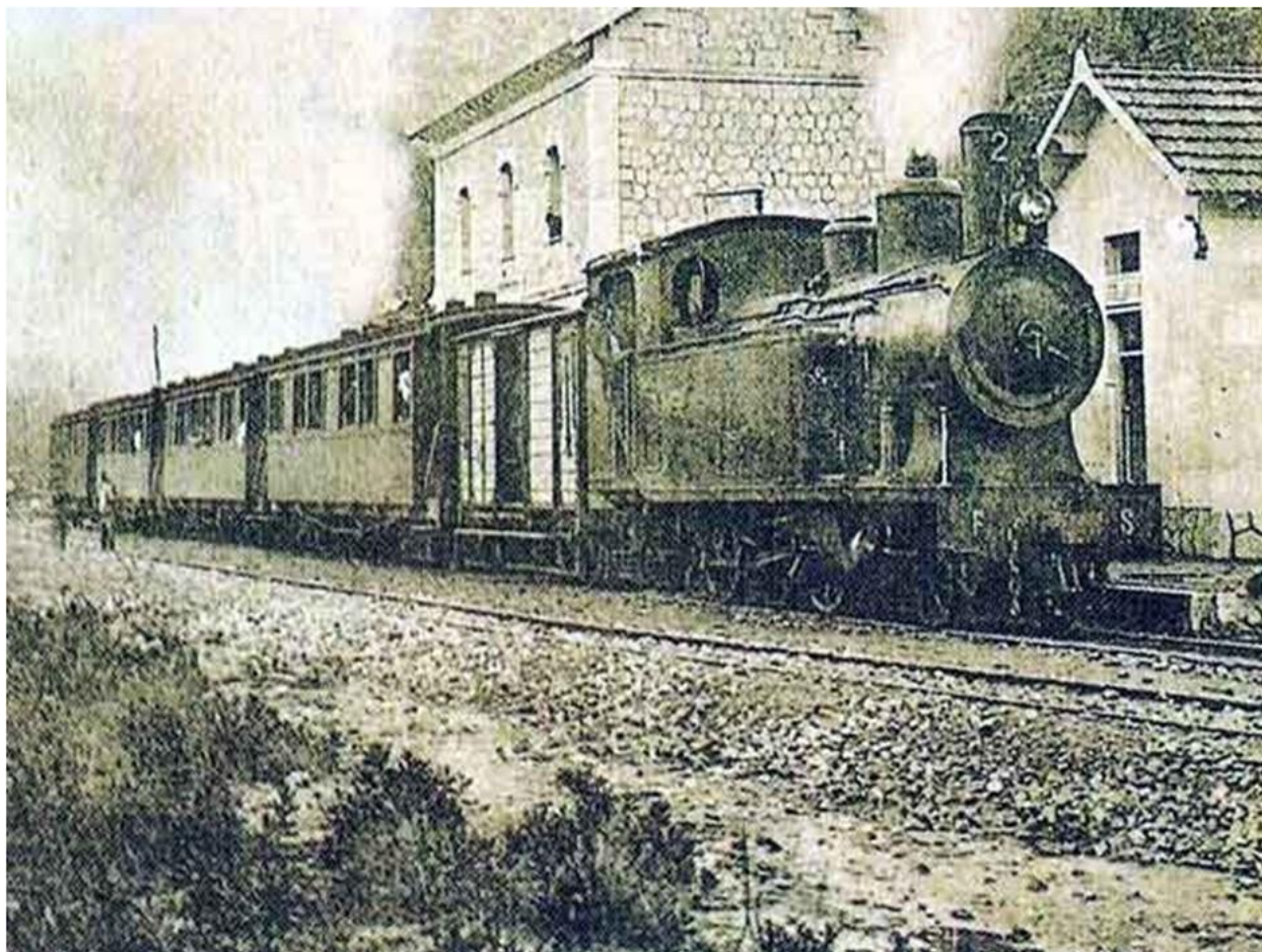




Va ser el Sr. Jeroni Estades, sollerí diputat provincial i home de negocis, que es va fer ressò de la voluntat dels habitants de Sóller per implementar un sistema ferroviari entre Sóller i Palma de Mallorca. **Va encarregar inicialment l'estudi d'un ferrocarril Palma-Sóller que passava per Valldemossa i Deià.** Es va sol·licitar llavors la concessió d'aquest ferrocarril a 1893. No obstant això aquest projecte va ser descartat per l'alt cost econòmic que representava.

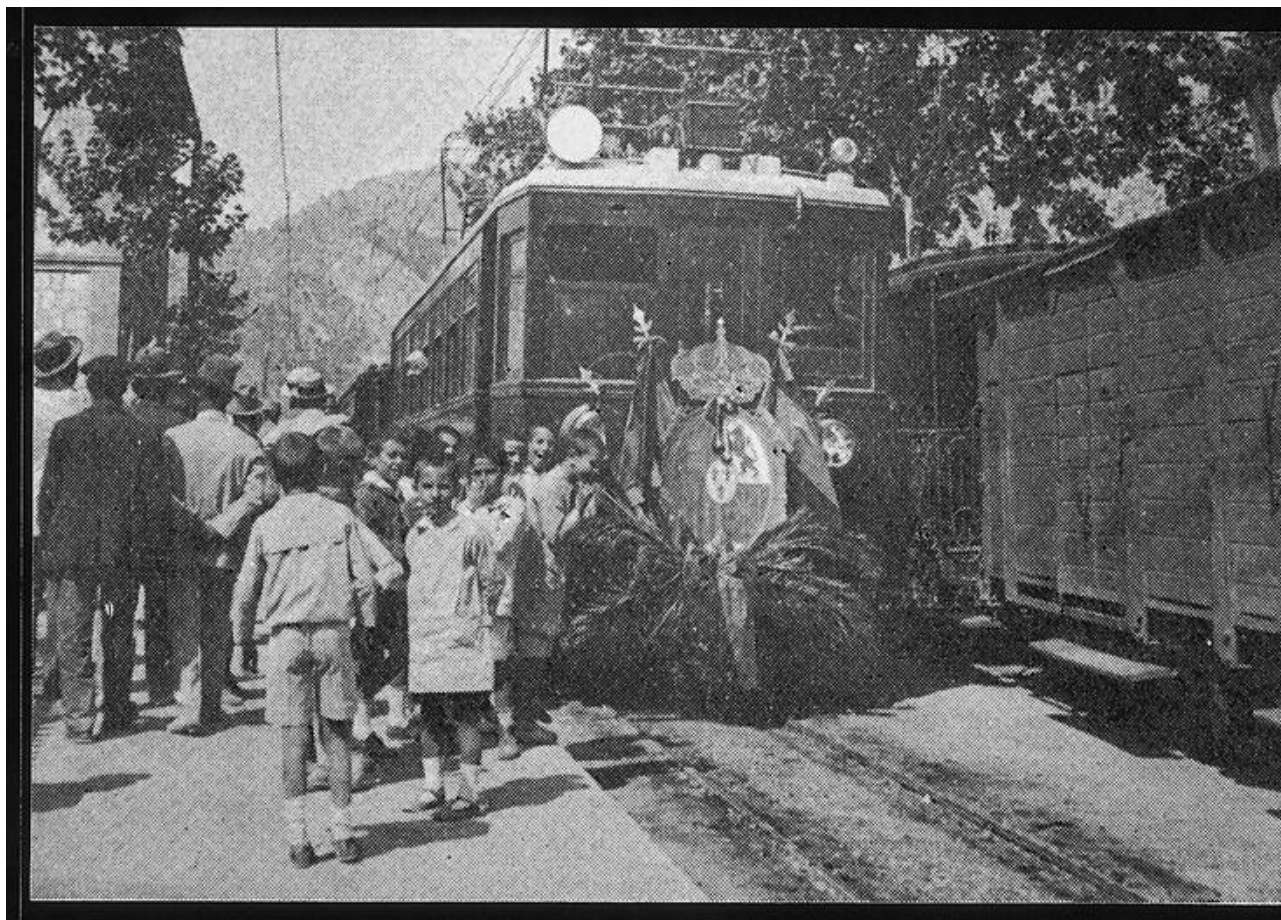
Anys més tard, el 1903 l'industrial D. Juan Morell va proposar la construcció d'un ferrocarril directe Palma-Sóller que passaria per sota de la Serra de Tramuntana (per sota del "Coll de Sóller") a través d'un túnel. Aquesta idea es va desestimar inicialment, però va ser el mateix Jeroni Estades qui un any més tard va plantejar aquest projecte encarregant la redacció del projecte a l'enginyer **Pere Garau.** L'estudi es va posar en coneixement públic el 15 de novembre de 1904 a l'Ajuntament de Sóller, rebent el suport dels habitants de la ciutat.

La construcció del ferrocarril va ser encarregada al contractista d'obres Sr. Luis Bovio que va comprar als Ferrocarrils de Mallorca una petita locomotora 020T construïda a Anglaterra per "The Falcon cerca & Car Works Ltd, Loughboroug" fabricada l'any 1891 i amb el número de fàbrica 198, aquesta petita locomotora s'emprava com a tractor de maniobres al port de Palma de la línia de tramvia que travessava la ciutat de Palma. **A aquesta petita locomotora la va batejar amb els noms de les seves filles: "Maria Luisa"** .Tal ha estat el prodigiós servei d'aquesta locomotora, que encara avui es recorden les seves proeses durant la construcció del ferrocarril.

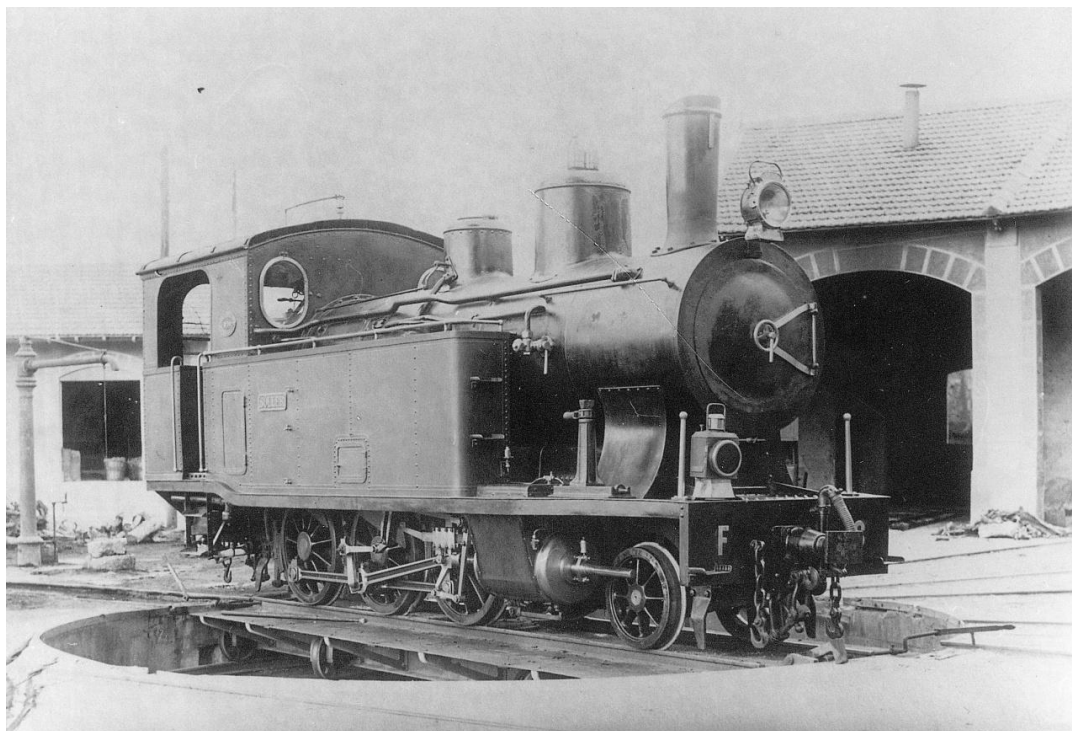


Les obres es van iniciar el 3 de juny de 1907 iniciant-se els treballs de forma simultània des de Palma i Sóller. Al cap d'un any la brigada que havia sortit de Palma va arribar a Bunyola, on es van enfrontar amb el principal repte de la línia: la Serra d'Alfàbia, que havia de ser travessada per un túnel de 2856 m que desembocqués l'altra banda del sinuós " Coll de Sóller ". Diversos túnels i trinxeres van haver de ser excavats. **El 19 d'agost de 1911 la victoriosa locomotora María Luisa havia arribat al mirador "d'es Pujol d'en Banya". Va arribar el primer tren d'obres a Sóller el 30 de setembre del mateix any.**

A la petita locomotora María Luisa li va correspondre el privilegi d'inaugurar la línia de forma extraoficial, portant un cotxe saló prestat per la Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca amb els prohoms del projecte conclòs: Sr. Jeroni Estades, el Sr. Pere Garau, juntament amb Antonio Maura el 7 d'octubre de 1911.



La inauguració oficial, va tenir lloc el 16 d'abril de 1912, sent les locomotores nº 1 "Sóller" i la nº 2 "Palma" les encarregades de portar el comboi inaugural, mentre la nº 3 "Bunyola" esperava l'arribada dels seus homòlogues a Sóller.



Locomotora nº 1 “ SOLLER” tren de Sóller. MTM (Maquinista Terrestre y Maritima)

Tot això passà sols un dia després de l'enfonsament del Titànic , per això la noticia passà a segons lloc a la premsa de l'època.

EL PAÍS

Ado XXVI. Núm. 9.058

Diario republicano

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

Madrid: Un año, UNA peseta.—Provincia: Trimestre, CINCO pesetas.—Portugal: Trimestre, SIETE.—Países comprendidos en la Unión Postal: Trimestre, OCHO pesetas.—Unidad postal: Un año, VEINTE.

Número cinco, 5 cént.—25 ejemplares, 75 cént.

TARIFA DE PUBLICIDAD—4.º plana, 0,50 lines.—Reclamos, 1,50 lines.—Noticias, 8 pesetas.—Noticias sueltas, 4 pesetas lineas.—Sociales y comerciales a precios convencionales.—Copias de detalles, avisos y avisos, según costo. Con arreglo a la Ley del Timbre, cada anuncio estándar 0,10 cta. de impuesto. (Ley de 14 de Octubre de 1904.)

TELÉFONO 697 **8, MADERA, 8** TELÉFONO 697

Jueves, 18 de Abril de 1912

El ejemplo de León

Cada vez estamos más convencidos de lo arbitrario y arbitrario de la división del republicanismo español, en diversos partidos.

No razones, similes, metáforas, figuras retóricas, se dan para coonestarlas. Las dos ruedas del carro, como si no hubieran carritos con tres y carrimatos con cuatro, y como si la bicicleta, el automóvil, el dirigible y el aeroplano, no hubiesen transformado los medios de locomoción desde que el simi fue usado en la prensa periódica. Hay otros. Las dos manos, derecha e izquierda, y el más de moda, la carreta con las dos orillas, que equivale a arrojar a las sendas cunetas a los diversos partidos republicanos.

No hay otro medio de conquistar la República que los bloques a la europea. Y en eso estamos, porque un bloque que europeo es la conjunción republicano-socialista. Consecuente a todo franco, y atendamos más a la finalidad inmediata de la conjunción que a los partidos que la integran.

Estos, cuando la conjunción desaparece, ya por cumplido su fin, ya por no poder cumplirlo, se peraltan de que aliados no sirven para nada.

Coruña, la Rioja, Bilbao, Castellón, Málaga, provincia donde el republicanismo es verdaderamente fuerte, mantienen sus organizaciones autónomas, ya dentro de la conjunción republicano-socialista, como Málaga y Bilbao, ya en el partido de Unión republicana nacional, cual la Rioja, ya desligado de los partidos nacionales como La Coruña.

Aun así donde, por tradición, valla de los hombres directores, etc., tiene fuerza un determinado partido, se impone el bloque o federación con los aliados, que, casi siempre, no se apartan epíto si más que por el futurismo.

El herrenismo a partido radical, tiene en Barcelona indubitable fuerza; sin embargo, Lerroux acaba de manifestar que se empeñará la federación de las izquierdas catalanas frente a la coalición de las derechas, y que él no será obsecuente.

Pero nada tan elocuente como lo que ocurre en León, capital dignamente representada en Górcia por el más ilustre de sus hijos, por el sabio y el bueno D. Guzmán de Acuña, figura preeminente del partido republicano o proletario, que acandila el grande orador D. Melquíades Álvarez.

En León ocurre que todos los republicanos, menos los radicales, formaban, unidos, un solo partido autónomo, adscrito a la conjunción nacional. Pero al aun eso bastaba para contrarrestar y vencer los insinuados ataques del caciquismo local, y la unión de todas las derechas. ¿Y qué han hecho en León los republicanos? Pues coligarse al partido autónomo republicano con el sentido radical. ¿Y

Ya Jovellanos predicó la importancia que tenía la explotación de las minas, y dijo que había que aprovecharse de sus productos.

Aun lo han hecho; pero no nosotros, sino los extranjeros que han venido con su capital a explotarlo en Asturias.

Arao esto emuló a los astures, pues, de allí a poco, se formaron Sociedades de explotación con capital también asturiano.

Aunque hay una escuela económica que dice que las riquezas propias deben ser explotadas por los elementos del país, no soy del mismo parecer. Puesto que hoy interviene el extranjero, la ha de haber también en el terreno financiero.

Otro factor natural en Asturias son los bosques de agua, la bella blanca, con la fuerza enorme que solo representa. Tenemos bella blanca y negra, lenemos hierro, es decir, poseemos las primordiales riquezas de la industria metalúrgica.

Cuando se dan perfecta cuenta de esto los ingenieros y los financieros, entonces se fundarán grandes Compañías metalúrgicas.

Otro elemento natural importantísimo es la agricultura.

Ya el gran Jovellanos predicó y esbozó leyes para la conservación y aprovechamiento de los montes, distribuido modales, de haberlos seguido, habrían demostrado en la práctica sus ventajas a lumos benéficos.

Cuando en hermoso párrafo al ingenuo Jovellanos y a los que contra el ingenuo actor hicieron ruidos campales.

Aunque hoy no tiene esta industria tanta importancia—confundida el Sr. Breyer—ya que no para la construcción de buques, según las modernas de los buques asturianos para cascos, etc.

Hay las selvas se arrasan, se talan, y se arrojan a los que contra el ingenuo actor hicieron ruidos campales.

Ya se que se han hecho trabajos de reforestación, pero no basta esto solo, es necesario llegar al corazón de las cosas, y llevar a su conservación que el árbol es un elemento de vida indispensable.

Hable del cultivo de la remolacha, importante fuente que aporta a Asturias grandes beneficios, y que hoy, por el fruct de encarecimiento, está en penosa situación. Pasa a estudiar la piscicultura y su desarrollo, la ganadería.

Dice que antes se exportaba ganado al extranjero, hoy no se exporta.

La leche y sus derivados, la manteca, las quesos, no se pueden exportar porque los derechos no cubren el coste.

La sidra. Ya sabéis que era una bebida pura y exclusivamente regional, pero ahora se la ha extendido tanto, que el mercado de sidra con América es uno de los principales. Esta industria está montada con arreglo a los últimos adelantos.

Estad los medios de transporte y la emigración, diciendo de esta última que asturiano que emigra vuelve a un patria.

Los datos estadísticos que demuestran que Asturias crece y progresa industrialmente.

Examina las estadísticas industriales mineras y metalúrgicas y los accidentes del trabajo.

Afirma que el capital industrial de más importancia es en la actualidad el que aportan los hispanos.

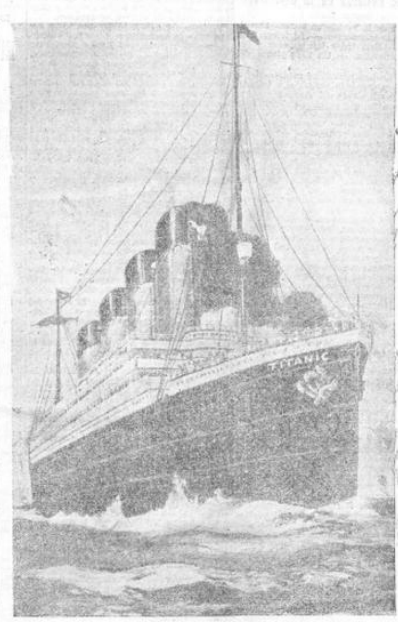
Asegure que la fábica de Asturias es precursora de rápido crecimiento.

Hay en Asturias tres clases de obreros: agrícolas, de tierra y mineros.

Este último es minero y agrícola a la vez, labra su tierra y trabaja en la mina.

Estad los diversos servicios a la zona.

Las grandes catástrofes marítimas



EL "TITANIC"

Fot. de la Agencia Tross Goss & Sott.

El magnífico transatlántico perdido en los bancos de Terranova pertenecerá a la White Star Line. Fue construido en los astilleros de Harland, Wolff & Co., Ltd., y botado el 31 de Mayo de 1911. Era de igual construcción que el Olympic, de la misma Compañía. Tiene 53.000 toneladas de desplazamiento y 66.000. Mide 268 metros de eslora y 28,5 de manga. La distancia de la quilla a la altura de las chimeneas era de 53 metros, pudiendo llevar muy cómodamente 2.500 pasajeros.

Era el Titanic un maravilla de la ingeniería naval moderna. Su confort corría parejas con su grandiosidad; el lujo más refinado y las comodidades más apetecibles leían su morada en el hermoso barco, orgullo de la naval Inglesa.

heróicamente rompe un silencio mortal e ilicito. No es artístico fingir el mal, encarecer el bien, prebender la salvación de la especie... Es alrevido llevar al teatro problemas que se están desarrollando continuamente en familias sin cuento... Sobre todo, la mujer debe ignorar cuál es el veneno que a ella y a sus hijos depauperan, envilece y neta... La paz conyugal lo reclama así. Se puede matar por ocultación, por degradación, a los más queridos seres... La moral perdona... el mundo calla y aun consiente al autor de tanto mal... No es verdad, doctor Madrazo? Una mujer ignora, pobre, sola, sin defensa, comete una locura, una monstruosidad, queriendo, pero monstruosidad, una mujer ignora, pobre, sola, sin defensa, comete una locura, una monstruosidad, queriendo, pero monstruosidad, una mujer ignora, pobre, sola, sin defensa, comete una locura, una monstruosidad, queriendo, pero monstruosidad...

VIOLATA

Exposición Bernete

En el estudio del eminente Sorolla, pasado del Obelisco 15 y 16, se inauguró ayer la Exposición Bernete, epistolarmente instalada por su hijo, maestro que rido amigo el inteligente crítico de Arte don Aureliano de Bernete y Moret.

Sesenta y siete y seis obras hermosas, terrora parte de la producción de Aureliano de Bernete, el ingenio y culinario pintor, figura en la Exposición, por la que desde ayer una distinguida y numerosa concurrencia, compuesta de artistas, críticos y aficionados.

Seguramente se verá muy visitada esta artística Exposición, en la que el hijo del gran pintor ha puesto todo su esmero y aptitudes artísticas, como ofrenda a la memoria de su querido padre.

La Exposición estará abierta al público de once de la mañana a once de la tarde.

D. Ignacio Zaldívar

El cuerpo del desgraciado Wreck que quedó convertido en una masa informe, mientras el oportuno agua volando y desmenuándose el espacio, ignorándose hasta ahora dónde se ha caído.

Como explicación del accidente se dice que la zala motivo por propia voluntad del aviator, pues manifestado a un amigo su propósito de suicidarse, a raíz de haber tenido un violento altercado con su amigo, mientras otros dicen que el aviator no pudo sufrir un desvanecimiento.

El eclipse de Sol

EN MADRID

Amanece ayer el día cubierto de nubes. Los madrileños que se disponían a observar el eclipse sufrieron un gran desengaño. Pese a todo interés el eclipse no pudo verse.

Así pudo notarse en los sitios espaciales, donde parecía natural que el fenómeno se hubiese repartido para observar el fenómeno celestial.

EN EL OBSERVATORIO

En los alrededores del Observatorio se encontraban habían tomado posiciones los numerosos guardas de a pie y a caballo. Resultaron inasistencia, pues la atmósfera fue mala de la que se esperaba.

Unicamente estaban en el Observatorio los alumnos de la escuela de Ingenieros de Caminos, próximos a aquel sitio, que habían aprovechado el eclipse para disfrutar un día de asueto.

Desde primera hora de la mañana, el personal del Observatorio, bajo la dirección del astrónomo director D. Francisco Illaga, dispuso los aparatos en la amplia explanada que hay detrás del edificio y de los pabellones.

Los trabajos estaban repartidos del siguiente modo:

Los Sres. Illaga y Jiménez tenían a su cargo el estudio visual del espectro del sol en la nueva ecuatorial de Grubb y en el espectroscopio de prismas. Consistía el trabajo de esta observación en analizar la luz en la parte más fina y estrecha que da zumbido la fase máxima del eclipse había de quedar visible en el sol, y corresponden a alguno de esos puntos el llamado espectro-éclipses.

Los Sres. Azorúa y Reig estaban encargados de fotografiar las distintas fases del eclipse con el heliográfico Zeiss, y el espectro en distintos registros con el aparato llamado espectroheliógrafo.

Por la consiguiente del ciclo, cuando el eclipse llegó a su grado máximo, solo habían conseguido estos señores impresionar dos placas.

El Sr. Puente tenía la misión de observar los cambios del comienzo y del fin del eclipse en la ecuatorial Merz, y medir el eclipse en las distintas fases del fenómeno.

Los Sres. Gattardi, Vela y Castro estaban encargados de transmitir y proyectar la hora exacta del eclipse y la observación visual.

OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS

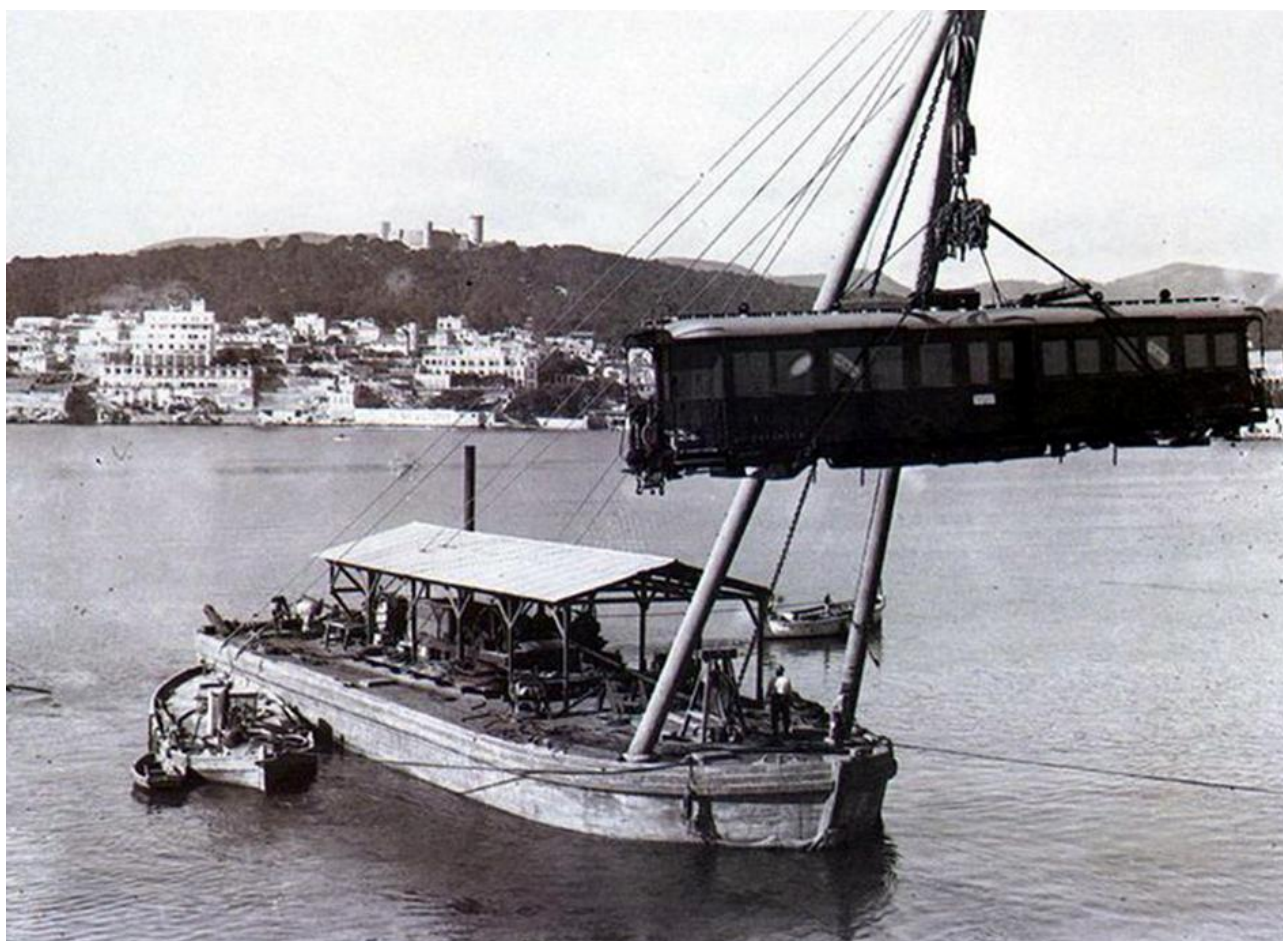
El Observatorio central meteorológico del Instituto Geográfico y Estadístico ha recibido, con motivo del eclipse, las siguientes noticias:

La estación meteorológica de Oviedo, que se halla en la zona de la totalidad, y la estación de la misma clase del Instituto General y Técnico de Huesca, observaron

{ 15 }



Un any més tard, es va sumar una quarta locomotora de l'M.T.M. la nº 4 denominada "Son Sardina" (a finals d'agost de 1913) .



EL TRAMVIA

El 4 d'octubre de 1913 es va inaugurar la línia del primer tramvia elèctric de Mallorca entre Sóller i el Port de Sóller.



El Tramvia de Sóller es va començar a construir després d'haver inaugurat la línia de ferrocarril de Palma a Sóller. El projecte d'aquesta línia ho va dissenyar i va dirigir D. Pere Garau, i es van tendir

4.868 metres de via. Com a obra de fàbrica es destaca el pont de ferro sobre el "Torrent Major" que va ser construït per la Maquinista Terrestre i Marítima.

El tramvia va disposar al principi d'una central elèctrica pròpia que se situava en la pròpia estació de Sóller.

Tot i que el tramvia de Sóller estava pensat per al transport de passatgers, va ser utilitzat també per al trànsit de mercaderies cap al port. En un petit vagó isoterm es transportava el peix fresc del Port a Sóller i en remolcs es duia carbó a l'antiga base militar de submarins del Port de Sóller, a la fàbrica de "el Gas"; així com mines i torpedes transportats des del polvorí de Caubet.



Els tres automotors de tramvia numerats de l'1 al 3 i els seus remolcs 5 i 6 són els originals de 1913 que van ser encarregats a la casa saragossana Carde & Escoriaza. **Les jardineres es van adquirir dels tramvies de Palma en 1954.**

A més, el Tramvia de Sóller disposa de cinc automotors de tramvies provinents de Lisboa, numerats del 20 al 24, adaptats a l'ample de via 914mm.

En aquella època també es construí la base militar del Puig major i la carretera a sa Calobra i cap a l'altre costat de l'illa, ajudant a l'expansió del poble de Sóller



Cuina a Sóller

La història de la cuina de Sóller va lligada amb el seu passat i de com la força dels seus habitants , front a les adversitats, sempre sortien endavant.´

Els mateixos canvis socials i culturals que es varen produir a Sóller durant aquesta època , també es varen veure reflectits a la cuina. Així cap a finals del SXVIII trobam moltes influències de la cuina francesa i cuina vinguda del contacte amb el Nou Mon.

Us els exemples més característics i mes visuals, són els Ous a la Cubana I el gató d'ametlles. Amb dues receptes ara molt arrelades però amb un origen americà i francès , respectivament. També n'és exemple la multitud de fàbriques de xocolata de l'època. Un clar exemple d'una "importació industrial". També existien als altres llocs tendes de sollerics a França o fàbriques de sucre solleriques a sud Amèrica

Com a la resta de l'illa, Sóller vivia de la pagesia, del camp i de la mar, però la seva peculiaritat de estar rodejada de muntanyes s'esdevenia a vegades una característica a cavall entre la incomoditat i algunes certes avantatges. Hi així ho ha demostrat en tarannà de la història dels dos darrers segles

Aquesta cultura de camp es fa veure afectada per una sèrie de plagues als cítrics i a les vinyes que va emprobrir als habitants i entre els segles XVIII i XIX es va provocar una forta emigració de Sóllerics cap a França i centreamericà. I els que quedaren a Sóller varen tenir que canvia el seu sistema de vida per sortir endavant. Així es va passar d'un economia basada en el camp a un sistema industrial tèxtil . Es varen construir casi una vintena de fàbriques , convertint Sóller en el centre industrial de la serra de tramuntana. Si això hi afegim un profitòs comerç naval cap a França (Sobre tot de taronges i oli) i que els que partiren a les amèriques també els va anar be. Cap a 1900 Sóller visqué el seu moment dorat.

Cap a finals del segle XIX (1885, segons conta l'Arxiduc Lluís Salvador) Sóller, i la resta de pobles de les illes, eren terra d'economia agrícola amb més de 130.000 possessions (a Sóller destaquen Berabassí, Monnàber, Son Torrella, Bini, Bàlitz etc) i prop de 60.000 propietaris. Cultiu de blat, ordi i civada; llegums com el cigrons i evidentment producció d'oli i vi, juntament amb el conreu de camps d'ametllers , oliveres , garroves o cítrics; formaven un paisatge un tant diferent al d'avui dia.

El peix, que era molt abundant en aquella època, formava part fonamental de la dieta, ja fos salat o fresc.

Com a dada de referència cada any es sacrificaven uns 35.000 porcs i quasi 90.000 ovelles, anyells i moltons (sobre tot als voltant de Setmana Santa).

Cap a l'any 1890 existia un important comerç amb Amèrica i França, i Mallorca importava del Nou Mon sucre, licors i cacau i exportava cítrics al país veí, principalment. De fet a Sóller durant la darrera dècada de 1800 i les primeries del segle següent es fundaren diverses indústries xocolateres, amb el cacau d'Amèrica i que perduraren fins als voltant de 1980.

GELATS:

Originaris de la Xina, arribaren a Mallorca des de França i Itàlia i així l'any 1700 obrí la gelateria més antiga d'Europa: Can Joan de S'aigo a Palma. En aquells temps s'elaboraven aigües gelades i lleugers sorbets, més que gelats tal i com els coneixen ara, i es que la indústria del fred encara s'havia d'inventar ja que el primer equip capaç de fabricar fred fou presentat a l'exposició Universal de París, l'any 1867. Per això , per a elaborar gelats i sorbets, s'havia de comptar amb l'inestimable feina dels nevaters que recollien la neu de la Serra i la portaven, de nit, als pobles o a Ciutat.

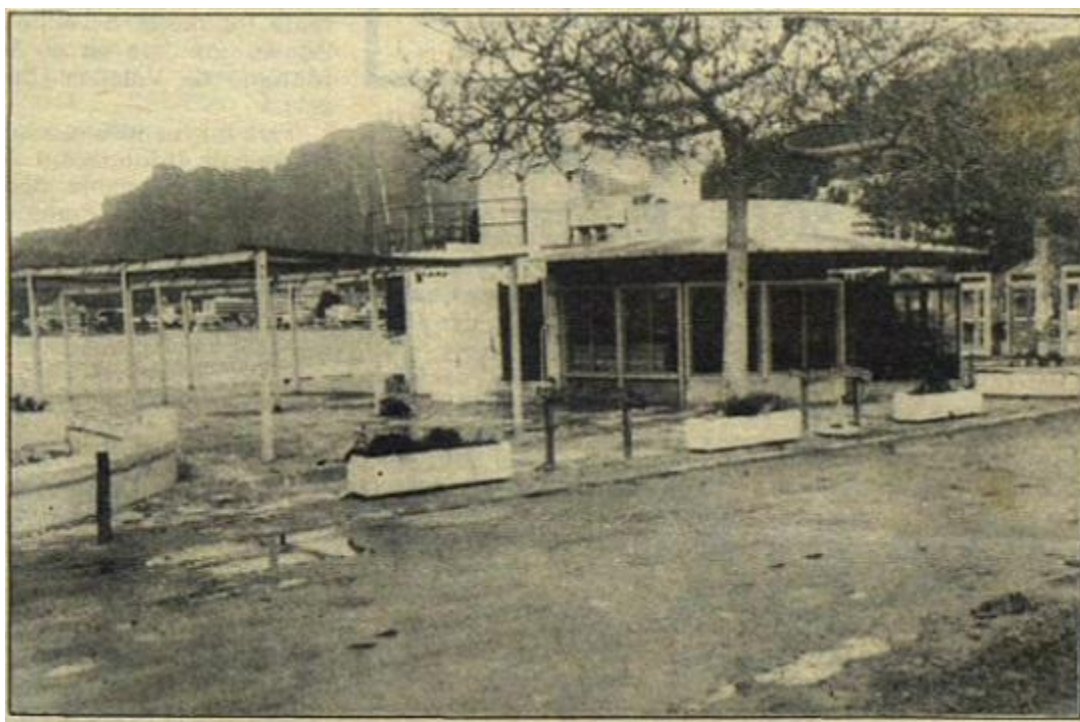
El procés era molt bàsic, però no senzill ni poc laboriós: el joves pagesos recollien la neu de les muntanyes i l'anaven amuntegant dins un dipòsits construïts dins la roca anomenats *cases de neu*; i l'anaven trepitjant per a formar una massa compacta que tapaven amb una bona capa de càrritx. Després la neu compactada en gel era tallada en blocs que ,damunt les someres, eren baixats cap a les valls. Aquestes cases de neu estaven repartides per tota la Serra de Tramuntana ,i a Sóller les de la Coma de n'Arbona (a la carretera de Lluch, abans d'arribar al primer túnel), son

unes de les més grosses i ben conservades. La primera fàbrica de gel a Mallorca es va instal·lar al carrer del Temple a finals del s.XIX.

Pel que fa a Sóller els primers gelaters (al voltant del 1915-1920) eren ambulants, que amb els seus carretons els venien pels carrers de la Vall. Els més majors encara recorden dos dels més coneguts : Mestre Paco i en Tiba. Més envant en el temps es varen deixar de vendre els gelats de forma ambulant i s'obriren els primers llocs de gelats , uns dels més coneguts foren en Jaume des Gelats i en Miquel Virgo, amb dos despatxant a la Plaça de la Constitució, per aquell temps anomenada plaça Calvo Sotelo. A les cases particulars la gent anava a comprar cada dia barres de gel per refredar les begudes o per a fer gelats casolans amb les màquines a l'ús.



Es canyís



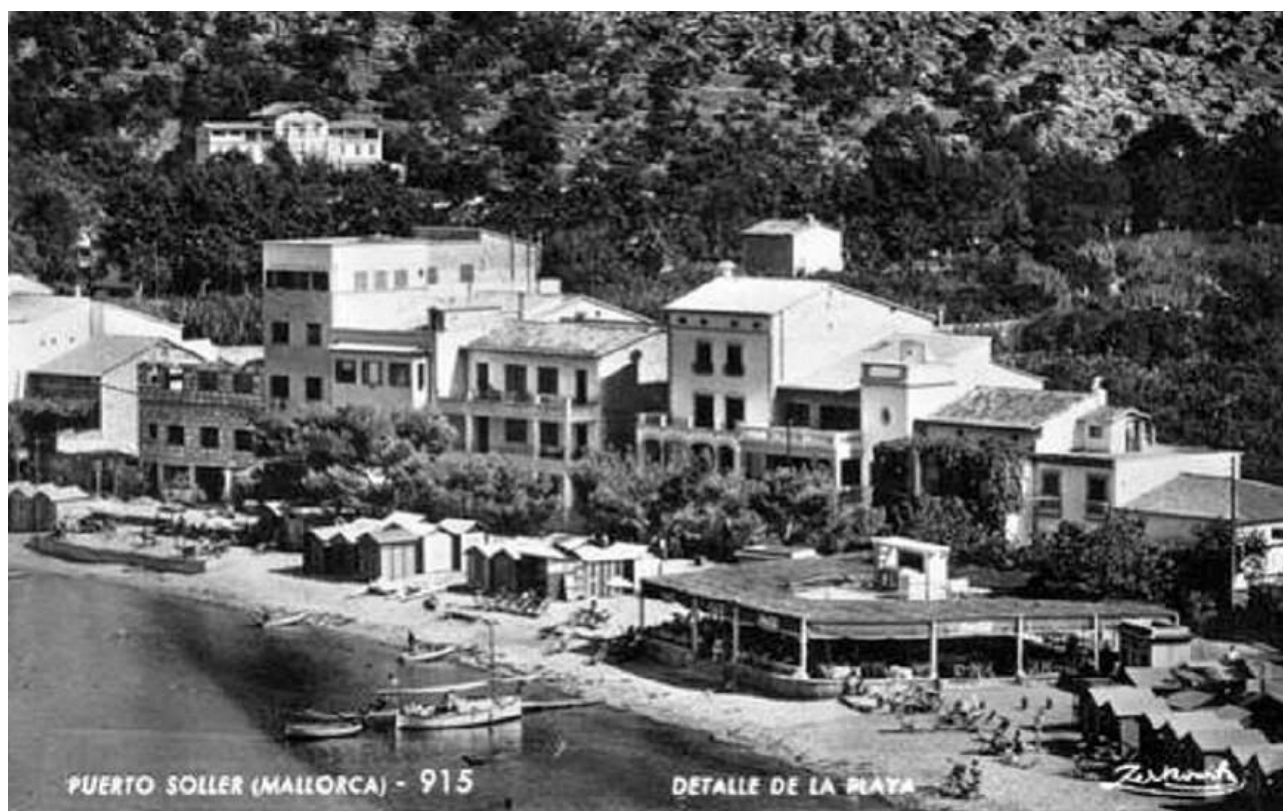
ES KIOSKO



ES COSTA BRAVA



EQUIP DE CUINA DEL MARINA



CUINES ECONÒMIQUES

La cuina econòmica o estufa domèstica

Vista d'una cuina econòmica, estufa domèstica o cuina de ferro. Al front, a l'esquerra, les portells de la llar i del cendrer; al centre, la del forn. A la part superior, a la dreta, foc per tenir sempre aigua calenta per cuinar. A la paret, registre del fumeral per a neteja i, a sobre, el tiro.



Can Carol

A l'inventar-se la estufa, es va aprofitar sovint el seu extrem superior, molt calent, per cuinar. Quan l'estufa es va fabricar de fosa (estufa salamandra), també les estufes domèstiques van utilitzar el mateix material i va començar a fabricarse l'anomenada cuina econòmica de major grandària que l'estufa i amb més accessoris i usos. El qualificatiu de econòmica li ve de que, com la pròpia salamandra, aprofitava molt millor el combustible que la cuina tradicional directament sobre la llar (però és molt menys eficaç que les cuines modernes).



Com l'estufa, la cuina té dos compartiments per a la combustió, un de superior per al combustible (braser) i un altre inferior on cauen les cendres (cendrer). A la part superior té un pla de treball amb la boca d'alimentació de combustible rodona, amb una sèrie d'anells de fosa concèntrics, que servien de tapadora. Traient un o més dels anells, segons la mida de l'atuell de cuina, també pot obtenir-ne foc viu per a certes preparacions que ho requereixen (especialment els fregits amb oli). La boca d'accés al cendrer i per entrada de l'aire de combustió, és a la part frontal i al costat la boca del forn.



El conjunt es completa amb un tub anomenat fumeral , llar de foc, canó o canella, que evacua els fums cap a l'exterior. A més de la regulació de l'entrada d'aire a la boca del cendrer, de vegades hi ha una altra regulació en la sortida de fums mitjançant una planxa metàl·lica (tiro o tiratge), perpendicular a l'eix del conducte, que llisca per unes guies i tanca la secció del fumeral , en part o gairebé tota, a voluntat. Amb la regulació del tir s'evita que una part important de la calor surti pel fumeral , quan el tir és excessiu

En alguns tipus de cuina, dins de l'espai per al combustible (braser) hi ha un escalfador d'aigua que s'emmagatzema en un dipòsit exterior (generalment penjat al costat del sostre i que a Castella es deia calderí)



Berabassí.



Can Dulce

Èstris de cuina

Col.lecció particular Can Carol. Sóller (si no s'indica el contrari)



Barral de vi



Cuina de gas ciutat



Barral de vi



Molinet de cafè



Molinet de cafè (detall)



Llum d'oli



Botella de vidre per a agafar mosques



Torradora de cafè (Berabassi)



Torradora de cafè.



Màquina de pasta italiana



Morter de pedra



Caixa per al transport de cacau.



Balances (Museu de Sóller)



Morters (Museu de Sóller)



Barrals de fang.(Museu de Sóller)



Suports de fusta per als llums d'oli.(Museu de Sóller)