Mollet, de la bici a la moto

Iris Martos Sánchez*

"Cada hora té la seva inquietud. Però és evident també que l'avui procedeix de l'ahir i condiciona el demà, perquè la vida és una trajectòria. Ens convé, doncs, conèixer els punts determinats d'aquesta línia i és per això que la història és alliçonadora[1]".

Resum

Potser en molts casos valorem el present com el màxim representant del què hem aconseguit i és ben cert que estem gaudint d'una de les èpoques històriques amb major rendiment científic i tècnic. Però no podem oblidar els mèrits dels nostres avantpassats, que ens han proporcionat els nostres principis. És en aquest moment en què la rellevància del factor històric ens permet analitzar que el desenvolupament actual és resultat d'un llarg camí de recerca que es va començar en un passat.

Un dels grans invents de la humanitat va ser la roda, una peça clau en la història del moviment, des dels primers molins fins a esdevenir la peça principal en un mitjà de transport. Pel que fa a la roda, podríem destacar dos conceptes que la defineixen molt bé: rapidesa i precisió; paraules que representen molt bé la bicicleta com a mitjà de transport.

Amb tot, no ens aturarem a tractar els creadors del que nosaltres coneixem com a bicicleta, ni com aquesta va ser modificada gradualment, però sí que ens ocuparem d'allò que va simbolitzar la bicicleta per a la població molletana.

Paraules clau: bicicleta, moto, Mollet del Vallès, indústria, tallers, ciclisme.



Figures 1. **Miquel Expósito i dos companys al carrer de Barcelona, a la dècada de 1930.** Font: **Rosa Expósito i Pujol**

*Historiadora, irismartossanchez@gmail.com

[1] Paraules d'Agustí Pi Sunyer per inaugurar el VI Congrés de Metges de Llengua Catalana. Recuperat de SOCIETAT CATALANA DE NEUROLOGIA. (2011). *Història de la neurologia catalana: Cent anys d'història.* Barcelona: CPM Asociados S.L

1. Mollet i la bicicleta

Per poder comprendre tot allò que la bicicleta va significar per a Mollet del Vallès cal remuntar-nos a la dècada de 1920, quan la població ja ha fet un pas ferm cap a la industrialització i concentra algunes de les indústries més representatives de la Catalunya del moment, com ara la Pelleria, Can Fàbregas, Can Mulà o la Farinera Moretó. La industrialització va anar de la mà de millores que van produir-se en el transport de persones i mercaderies, fet que va comportar la mobilització de la gent per anar a treballar. El Baix Vallès va passar a tenir millors connexions entre Barcelona i els pobles de la vora i va ser llavors quan la bicicleta va guanyar pes entre les famílies. Així, tant les dones com els homes de Mollet van creure en la necessitat d'emprar aquest mitjà de transport per traslladar-se fins a les fàbriques o bé per anar a treballar a d'altres poblacions properes. Aquest fenomen va propiciar que apareguessin a la població els primers tallers de venda i reparació de bicicletes: Cicles Rabasa, Isern, Filbà o Basolí, entre d'altres. Que, alhora, van permetre crear una notable indústria ciclista i, posteriorment, la gran indústria de la moto que es va concentrar a Mollet.

La bicicleta no només va ser emprada com a eina de transport per anar a la feina, sinó que va començar a utilitzar-se també com a *hobby* per passejar els diumenges amb la família i els amics o, fins i tot, per participar en excursions o curses. En aquest sentit, després de la creació d'una penya ciclista local, a Mollet també tingueren lloc una sèrie de competicions.

2. El ciclisme a Mollet

Durant els anys trenta van aparèixer a Mollet diferents agrupacions esportives (atletisme, ciclisme, futbol, bàsquet, handbol o billar) (ARIMON, 2013). Tot i les grans dificultats econòmiques que patien moltes famílies, l'esforç i les ganes de practicar esport van donar peu a les primeres competicions, també en el cas del ciclisme.

El ciclisme va aparèixer a Mollet de la mà d'una població humil que va

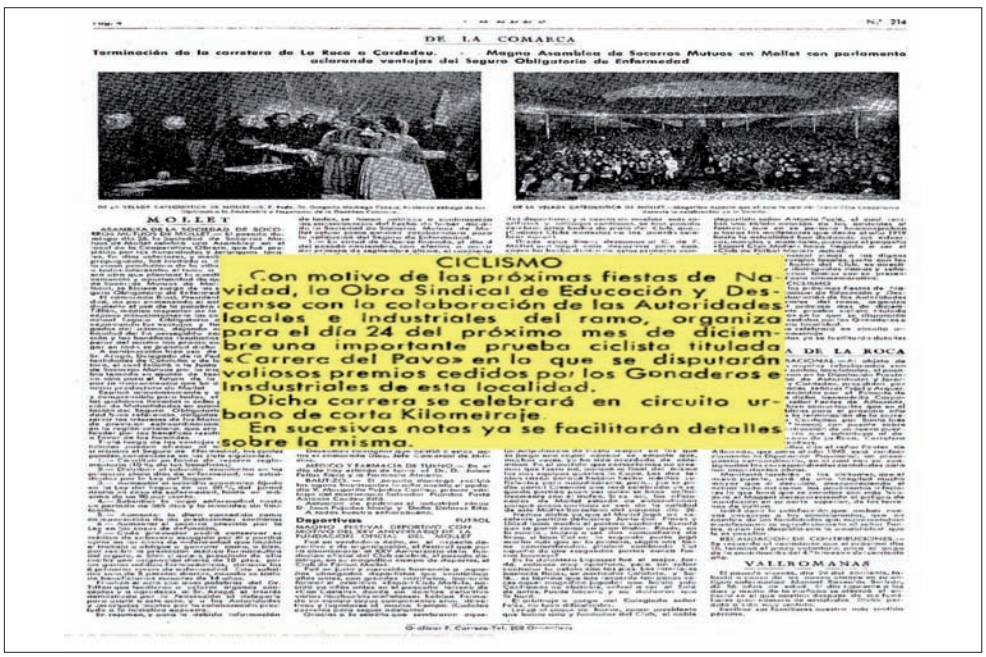


Figura 2. Sortida d'una cursa ciclista, a la plaça de l'Església, a la dècada de 1920. Font: **Rafael Gómez i Forrellat**

lluitar per viure el seu esport a la seva ciutat. L'any 1927 va néixer la Penya Ciclista Mollet que, fins la seva desaparició amb la Guerra Civil espanyola, va facilitar l'aparició de diferents proves ciclistes. També cal remarcar la importància de molts ciclistes de la localitat que van ser rellevants a nivell català i nacional: Teodoro Montenys, Pelegrí Pi, Ramon Madaula, Jordi Gilabert, Melcior Mauri, Josep M. Caroz, Dámaso i Pedro Torres, Jaime Hernández, entre d'altres.

Algunes de les proves ciclistes on els veïns de Mollet participaven van ser la Cursa de la Festa Major (més coneguda com la "Carrera del Pavo"), la festa de Sant Josep o la festa de Sant Eloi. Eren competicions locals de dificultat mitjana, en què es podien trobar corredors amateurs o fins i tot professionals, fetes tant en un circuit urbà com en un de campestre.

A banda de les competicions de caràcter local, el club molletà va col·laborar en altres curses de més rellevància, com la Festa del Pedal[2], celebrada cada any en un municipi diferent del territori català. Mollet, concretament, s'encarregà de gestionar aquesta cursa els anys 1925, 1945 i 1966. No podem oblidar-nos, però, de la XX Volta de Catalunya o la Volta a Espanya, en què Mollet va participar en l'avituallament organitzat per les veïnes del poble.



DE LA COMARCA

Terminación de la carretera de La Roca a Cardedeu. - Magno Asamblea de Socorros Mutuos en Mollet con parlamento aclarando ventajas del Seguro Obligatorio de Enfermedad

MOLLET

CICLISMO

Con motivo de las próximas fiestas de Navidad, la Obra Sindical de Educación y Descanso con la colaboración de las Autoridades locales e Industriales del ramo, organiza para el día 24 del próximo mes de diciembre una importante prueba ciclista titulada «Carrera del Pavo» en la que se disputarán valiosos premios cedidos por los Ganaderos e Insdustriales de esta localidad.

Dicha carrera se celebrará en circuito urbano de corta Kilometraje.

En sucesivas notas ya se facilitarán detalles sobre la misma.

Deportivas

VALLROMANAS

Figura 3. **Secció esportiva sobre el Ciclisme "Carrera del pavo" a la revista Vallés, del 3 de desembre de 1944.** Font: **Arxiu Municipal de Granollers**

[2] Informació sobre Mollet i la celebració de la Festa del Pedal a la revista *Vallés*, de l'1 de d'abril de 1945 (font: Arxiu Municipal de Granollers): "Después de las necesarias y previas gestiones se ha conseguido que la Fiesta del Pedal de 1945 se celebre en nuestra villa (...) La XIII Fiesta del Pedal, celebrada el 3 de mayo de 1925 halló marco adecuado en nuestra industriosa población. Hará, pues, 20 años de la anterior Fiesta del Pedal vivida en Mollet."



Figura 4. **Sortida del control de Mollet de la XX Volta Ciclista a Catalunya de l'any 1940.** Font: **família Basolí i Ferret**



Figura 5. **L'avinguda Burgos plena de gom a gom amb motiu de la celebració de la XXIX Festa del Pedal, maig de 1945.** Foto: **L'Abans**

3. Els tallers de reparació de bicicletes

La situació econòmica a l'Espanya de principis de segle XX va comportar que, a Mollet, l'any 1931, el mitjà de transport més utilitzat per a llargs trajectes fos el tren, i la bicicleta per a recorreguts de mitjana i curta distància. El nombre de vehicles a motor registrats era gairebé inexistent: 17 cotxes, 8 motocicletes i 186 bicicletes (SUÁREZ, 2000). Durant el període entre la Guerra Civil i la postguerra, la bicicleta va gaudir d'un pes molt important per a la societat fins a l'arribada de la indústria de la motocicleta, als anys cinquanta.

Aquesta gran afició dels molletans pel món de la bicicleta i la necessitat de desplaçament dels veïns van fer aparèixer els primers tallers de reparació, lloguer i venda de bicicletes. Diferents famílies de Mollet van apostar el seu esforç i els recursos que tenien per iniciar una nova indústria al poble: la bicicleta. Motivats per les

oportunitats que se'ls presentaven, diversos negocis com Cicles Rabasa i Solà, Isern, Filbà, Basolí, Enrich o Escuin, van decidir apostar pel mercat local. És per aquesta raó que, si se'm permet, m'agradaria recordar l'esforç d'aquests visionaris que, tot i no tenir tots els recursos del món, van utilitzar els seus coneixements i la seva passió, quelcom que ha permès fer Mollet partícip de la història de la bicicleta.

> "El meu pare va començar a treballar de molt jovenet (aproximadament als 11-12 anys) com a aprenent a Itisa, la Indústria Textil Iberica SA a Can Mulà [...].Va ser contramestre de telers, tenia coneixements de mecànica, però en el sector del tèxtil. Com que tenia aquests coneixements bàsics de mecànica, podia adaptar-se i reparar diferents màquines [...]. [...] Sense deixar la feina a Itisa, va obrir el taller de reparació de bicicletes. Entre 1926 i 1927 va obrir la botiga. Ma mare controlava la botiga al matí, mentrestant ell treballava a la fàbrica al torn de matí, i a les tardes estava ell a la botiga[3]."



Figura 6. **Botiga de Basolí al carrer de Berenguer III.** Font: **família Basolí i Ferret**

Ben cert és que alguns dels tallers prèviament esmentats han estat encara més coneguts mundialment per la seva aportació en la fabricació de motocicletes. Però, per entendre aquest pas de la bici a la moto, cal que parem especial atenció als orígens d'aquests tallers.

En aquest sentit, l'any 1922 podem localitzar, al carrer de Berenguer III, el primer taller de reparació de bicicletes de la ciutat: Cicles Rabasa. Simeó Rabasa i Singla, més conegut per ser el creador d'una de les majors empre-

Marca	Fundadors	Localització	Inici	Final
Rabasa	Simeó Rabasa Singla		1922	1925
Cicles Rabasa i Salà	Simeó Rabasa Singla i Vicenç Solà Pujol	C. Espanya, 17	1925	1931
Cicles Isern	Jaume Isern Plans i la seva esposa Maria Tartí Torras	C. Berenguer III, 83	1926	
Filbà	Ramon Filbà Vidaló	Av. Jaume I, 70	1929	
Basolí	Antoni Basolí Valls	C. Berenguer III, 60-62	1931	
Bicicletes Rabasa	Simeó Rabasa Singla	Ctra. Badalona, 9 (Martorelles)	1931	
Indústria Ciclista Solà	Vicenç Solà Pujol	C. Espanya, 17	1931	
Enrich	Joan Enrich Garcia	C. Gaietà Ventalló, 27	1941	
Escuin	Basili Escuin	Av. Jaume I, 1	1958	

Figura 7. **Tallers de Bicicletes de Mollet per anys.** Font: **Arxiu Històric Municipal de Mollet del Vallès**

[3] Fragment de l'entrevista a Jacint Filbà i Segalès, realitzada l'any 2017.

ses del motociclisme català, la Derbi, va emprendre el seu primer negoci després de practicar la reparació de bicicletes anys abans a la cuina de casa seva. L'escassa competència del sector va fer que, conjuntament amb el seu cunyat, Vicenç Solà i Pujol, el 1925 inaugurés una nova botiga a la plaça del Mercadal (ara, plaça de l'Església): Cicles Rabasa i Solà. El taller va vendre i reparar bicicletes fins el 1931, quan els fundadors de la botiga decideixen de comú acord separar-se per crear dues marques molt competents. D'una banda, sorgí la Indústria Ciclista Solà, a Mollet i, de l'altra, Bicicletes Rabasa, a Martorelles, que, posteriorment, competirien en el món del motociclisme com a Ducson i Derbi. Però no només adquiriren importància aquestes botigues, ja que a mitjans de la dècada de 1920 van sorgir als carrers de Mollet altres espais de reparació de bicicletes. Per exemple, Cicles Isern que obre portes l'any 1926 i, Cicles Filbà, que ho fa l'any 1929.

També cal recordar d'altres tallers com Cicles Basolí, Enrich o Escuin. Tots ells representaven famílies molletanes que es van aplegar en un mateix gremi de botiguers i, en alguns casos, van donar-se suport. És per això que puc afirmar que tot quedava en família, no només perquè entre ells es coneixien, sinó perquè alguns eren família directa. Com és el cas de la família Rabasa, emparentada amb els Solà i els Basolí, tots veïns de Mollet.

Podríem pensar en la gran competència que hi havia entre les diferents botigues, però no podem oblidar que aquests tallers proporcionaven feina als ciutadans de Mollet, garantint oportunitats laborals i d'aprenentatge d'un ofici. Un exemple n'és Basili Escuin que, anys abans d'obrir l'actual botiga de l'avinguda de Jaume I, va ser aprenent de Jaume Isern. Cada taller oferia serveis diferents, reparacions, venda de bicicletes, lloguer, venda d'accessoris, fabricació de components (portaequipatges, parafangs...) o, fins i tot, fabricació de bicicletes de marca pròpia, com Cicles Isern, Rabasa, Solà o Enrich.

Aleshores, segons les necessitats del moment, variaven els serveis que oferien els tallers. El factor econòmic va ser el desencadenant de cada etapa de les botigues. Durant molts anys, el principal negoci va ser el lloguer de bicicletes, ja que no totes les famílies podien permetre's la compra d'una bicicleta particular. Principalment, els lloguers eren per anar a la feina (1920 -1940), però amb el temps van convertir-se en un passatemps de les famílies per gaudir els caps de setmana. Com va fer Cicles Basolí, que "als anys quaranta van començar [...] a llogar patinets, bicicletes i tricicles amb demanda de diumenges i festius." (ALIGUER, 1992).



Figura 8. **Propaganda Cicles Isern de l'any 1911.** Font: **Arxiu Històric Municipal de Mollet del Vallès**

Marca	Reparació	Lloguer	Venda	Fabricació components	Fabricació bicicletes	Venda motos	Fabricació motos	Altres
Rabasa	X							
Cicles Rabasa i Salà	X		X					
Cicles Isern	X	X	X	X	X	X		
Filbà	X			X				X
Basolí	X	X	X			X		X
Bicicletes Rabasa				X	X		X	
Indústria Ciclista Solà				X	X		X	
Enrich	X	X	X		X			
Escuin	?		X					X

Figura 9. **Funcions dels tallers de Mollet.** Font: **Arxiu Històric Municipal de Mollet del Vallès**

"Hi havia clients de totes les edats, va haver-hi èpoques diferents. Als inicis sobretot es reparaven bicicletes per adults que anaven a treballar, com a transport s'havia de tenir a punt. La gent la reparava els dissabtes per portar-la a punt el dilluns a la feina. Després va venir una època en què va haver-hi força afició a la bicicleta de forma esportiva, llavors es van reparar i vendre, bicicletes de carreres i complements[4]."

Podríem dir que la indústria de la bicicleta, doncs, va tenir un pes prou important a la ciutat de Mollet des dels anys vint i fins als cinquanta, com a mitjà de transport de molts treballadors per l'escassa competència del vehicle a motor. La bicicleta va ser un vehicle rentable fins a l'arribada de la motocicleta a mitjans dels cinquanta, fet que va propiciar la renovació de moltes de les botigues de bicicletes. Cal dir, però, que la bicicleta (tot i la competència de la moto i el cotxe) ha estat, i encara és, un vehicle ideal per passejar pels nostres paisatges del Vallès, com és Gallecs.



Figura 10. **Jaume Isern al taller del carrer de Berenguer III, a la dècada de 1950.** Font: **família Isern i Abril**



Figura 11. **Taller de Ramon Filbà a l'avinguda de Jaume I, a la dècada de 1950.** Font: **Jacint Filbà i Segalès**

[4] Fragment de l'entrevista a Jacint Filbà i Segalès, realitzada l'any 2017.

4. De la indústria de la bicicleta a la motocicleta

Es curiós veure com a Barcelona l'any 1956 van matricular-se 46 cotxes, 16 camions i 354 motocicletes (SOLER, 2001), fet que convida a qüestionar-nos quins van ser els factors que van intervenir en el creixement de la indústria de la motocicleta.

Durant la postguerra van sorgir diferents necessitats. La lluita de la societat per tornar a la normalitat va fer que es valoressin tot tipus de mecanismes per reactivar els mercats. Aquest fet, juntament amb les millores econòmiques dels anys cinquanta, va afavorir l'aparició de noves indústries al país, com va ser el cas de la indústria de la motocicleta. La moto va presentar-se en societat com a transport bàsic que, tot i tenir un preu superior al de la bicicleta, donava l'oportunitat d'estalviar temps i oferia més comoditat al consumidor.

D'aquesta manera, la bicicleta es va trobar intimidada per un invent de força similitud, però amb motor. Per tant, la indústria de la bicicleta molletana va tenir clar que li costaria competir amb la motocicleta i per això els tallers de Mollet es van posar a treballar. Anys abans, ja s'havien aplicat els motors auxiliars per a bicicletes i alguns dels tallers van importar motos d'altres països, però no va ser suficient. Aquestes experiències prèvies amb motors van resultar efectives per obrir-se pas dins del sector del motor.

Va ser llavors quan els tallers de bicicleta que hi havia a la ciutat van haver de prendre decisions. No va ser d'un dia per l'altre, sinó que gradualment aquells tallers de reparació i venda van iniciar nous camins. Per tant, la bicicleta va continuar amb menys pes econòmic, més centrada en la practica d'esport que no pas com a vehicle de transport. Molts tallers van esforçar-se per renovar-se i oferir al poble allò que necessitava. Cicles Rabasa, ja a finals dels anys quaranta, va transformar la fàbrica per oferir components de motocicletes, i adquirí així els suficients coneixements com per anys després crear la seva pròpia marca de ciclomotors. El 1950, Simeó Rabasa havia creat la companyia Nacional Motor, SA, després coneguda com a Derbi, i el seu cunyat, la Indústria Ciclista Solà SA, que més endavant fabricaria les motocicletes Ducson.



Figura 12. **Fàbrica de motocicletes Derbi de Martorelles.** Font: **Arxiu Històric Municipal de Mollet del Vallès**

En qualsevol cas, no van ser els únics en transformar el mercat de Mollet. Cicles Isern va centrar-se en vendre motos, crear algunes peces auxiliars per a les motos de Derbi i vendre tot tipus de complements. La família Filbà, l'any 1947, va centrar el negoci en la venda d'armes i objectes de caça, però sense abandonar del tot la venda i reparació de bicicletes. De fet, també van ser distribuïdors de la marca de motocicletes Ossa. Finalment, no podem oblidar-nos de les botigues Basolí i Escuin, que centraren el comerç en el món de la puericultura i les joguines respectivament,

sense desatendre la venda de bicicletes. Totes elles són botigues que han lluitat per mantenir-se al llarg dels anys i és per això que encara poden dir que ofereixen als veïns de Mollet el mateix servei des de 1950.

5. Les dones i la bicicleta

No m'agradaria finalitzar l'escrit sense reconèixer els mèrits d'aquelles dones que van participar en el desenvolupament de la indústria de la bicicleta a Mollet. Dones que, tot i els costums d'aquells temps, van pujar a la bicicleta per anar a treballar, estudiar, o passejar pel poble. Els tallers també venien i reparaven bicicletes pensades especialment per a dones.

> "Hi havia bicicletes de dones i d'homes, els quadres es preparaven de manera diferent perquè les dones no haguessin d'aixecar les cames amb la faldilla. Les dones pujaven en faldilla, no era gaire habitual veure una dona amb pantalons en aquell moment[5]".

Però també veïnes de Mollet que van emprendre un negoci gràcies a la família, dones com Margarita Rabasa, Teresa Rabasa, Maria Martí, Josefa Segalés o Montserrat Abril. Totes elles van aprendre el negoci de la bicicleta per donar suport als marits, germans i fills per tirar endavant els tallers. Van aprendre a vendre, a reparar i, fins i tot, van col·laborar plenament en les competicions celebrades a Mollet.

A la casa dels Isern, va arribar-hi la jove Montserrat Abril, que va decidir portar endavant el negoci familiar amb el seu marit en Josep Isern i deixar de banda els seus coneixements com a mestra. Puc dir que ella va viure la bicicleta, però encara més la moto,



Figura 13. **Margarida Rabasa al carrer de Berenguer III, a la dècada de 1920.** Font: **família Basolí i Ferret**

i és que la seva plena dedicació dins d'aquest sector és mèrit d'un llibre. "Durant l'avituallament del Campionat d'Espanya de motocròs a Gallecs, vaig arribar a fer 700 entrepans calents[6]".

Potser aquestes dones mai van arribar a pensar en la importància que van tenir dins la població o com van superar el rol que se'ls havia imposat, però en qualsevol cas, també van formar part i van ser protagonistes d`un capítol de la història local de Mollet del Vallès.



Figura 14. **Montserrat Rodríguez, Rosa, Montserrat Mas i Teresa Escura, després de sortir de costura, l'any 1962. La moto és una Ducson Setter.** Font: **Montserrat Mas i Ollé**

[5] Fragment de l'entrevista a Jacint Filbà i Segalès, realitzada l'any 2017.
[6] Fragment de l'entrevista a Montserrat Abril i Pasqual, realitzada l'any 2017.

Bibliografia

ALIGUER, J. (1992). Mollet en deute. Impremta Francesc. 120 p. Mollet del Vallès.

ARIMON, G. (2013). *Pinzellades d'un segle d'esports a Mollet*. *Notes*, 28: 251-266. Mollet del Vallès.

BOTER DE PALAU, R. (2002). L'Abans Mollet del Vallès. Recull gràfic 1870-1965. Efadós. 666 p. El Papiol.

BOTER DE PALAU, R. i PALACÍN, S. (2003). *Apunts per a la història de la indústria ciclista de Mollet. Una conversa amb Antonio Basolí i Rabasa*. *Notes*, 18: 113-127. Mollet del Vallès.

COLELL, R. (Coord.) (1983). Rabasa DERBI, 1992-1982. Rabasa-Derbi, Editorial Juventud. 160 p. Barcelona.

COLELL, R. (Coord.) (1987). Simeó Rabasa i Singla. Fundador de les empreses Rabasa Derbi. 85 anys de la vida d'un home. Rabasa-Derbi. 164 p. Martorelles.

FILBÀ, J. (2000). Punt de Mira. Autoeditat. 121 p. Mollet del Vallès.

GORDI, J. i VILAGINÉS, J. (Coord.) (1993). *Moledo - Mollet* (993-1993). Ajuntament de Mollet del Vallès. 204p. Mollet del Vallès.

HERREROS, F. i AZNAR, J.L. (1998). Historia del motociclismo en España. RACC & Hipòtesi. 320 p. Barcelona.

PI, P. (2012). No tinc 200 anys. Les vivències de Pere Pi. Autoeditat. 267 p. Barcelona.

RABASA, A. (2004). *DERBI: vuitanta anys d'història. De com un modest taller de bicicletes va poder arribar a ser campió del món de motociclisme*. *Notes*, 19: 199-208. Mollet del Vallès.

SOLÉ TURA, J. (1987). Cent noves històries, cent vides més. L'Aixernador, edicions argentonines. 220 p. Argentona.

SOLER, C. (Coord.) (2011). La moto catalana. 105-2010 Història d'una indústria capdavantera. Guia de l'exposició del Museu de la Moto de Barcelona. Fundació Privada Museu de la Moto Mario Soler. 69 p. Bassella.

SUÁREZ, M.A. (2000). *La Segona República i la Guerra Civil a Mollet del Vallès*. Centre d'Estudis Molletans, Col·lecció Vicenç Plantada, 4. 369 p. Mollet del Vallès.

Hemeroteca

Amistad (1951-1958)
El Nostre ideal (1922-1936)
Estilo (1940-1942)
Excursionisme (1933-1936)
Sembra (1949-1957)
Vallés (1942-1977)

Fonts orals

Abril Pasqual, Montserrat
Basolí Ferret, Andreu
Castellón Martínez, Joan
Filbà Segalès , Jacint
Isern Abril, Gloria
Isern Martí , Josep