

200 anys de transport de viatgers i mercaderies

La família Gibert de Canet

*200 years of passenger and freight transport:
the Gibert family from Canet*

Xavier Mas Gibert
Centre d'Estudis Canetencs

Em plau dedicar aquest petit treball a qui me'l va suggerir, el professor Joaquim Pera Isern de la UAB.

Aquest treball intenta recuperar, per la via de la memòria i amb molts pocs elements documentals, tot allò relacionat amb l'activitat bicentenària de la meua ascendència materna, la família Gibert de Canet de Mar, que es dedicà al transport de persones i mercaderies amb elements de tracció animal. Aquesta activitat ha estat provada documentalment des del segle XVIII fins al XX (1784/1957), tot i que també hem utilitzat tots els elements que van pervenir-nos per transmissió oral. També recorda i descriu els vehicles aplicats a cada tipus de transport i les instal·lacions pecuàries – la majoria vellíssims – que hi havia a la casa. Al mateix temps se'n fa la descripció genealògica de la família, que començà a Canet de Mar el 22 de setembre de 1784, quan Joan Pau Gibert Torras, diligencier de Mataró, es va casar amb Anna Maria Baró Veya de Canet i va posar en marxa el primer servei regular amb carruatges des de Canet de Mar a Barcelona i altres destinacions.

Paraules clau: Canet de Mar, carruatges, volanter, missatgeria, diligències, cavalcador.

De l'origen del negoci, noms i sobrenoms de la família Gibert

La casa on vaig néixer (14/4/1942) era coneguda en aquell temps com a can Manillo. El 1874, any en què es realitzà l'escriptura de compra de l'hort de la família, que anava des

Through memories and the little documentary evidence available, this article tries to recover everything known related to the two centuries of trading activity of my maternal family, the family Gibert from Canet de Mar, who worked in horse-drawn passenger and freight transport. This trading activity was recorded in documents from the 18th to the 20th centuries (1784/1957) but the article also uses information collected through family oral history. The article reports on all the vehicles that were used in each type of transport and the stables and other internal fittings, many of them very old, that were in the houses inhabited by the family. There is also a genealogical description of the family beginning in 1784 when Joan Pau Gibert Torras, a stagecoach driver from Mataró, married Anna Maria Baró Veya from Canet de Mar, and started the first regular horse-drawn carriage service from Canet de Mar to Barcelona and other destinations.

Key words: Canet de Mar, horse-drawn carriages, coachman, postal transport, stagecoaches, horserider.

del carrer Xaró Baix fins el carrer de Sant Antoni, s'anomenava com a *la resta del Camp d'en Xaró*... que em fa pensar que almenys la part posterior de la casa on hi havia les instal·lacions fixes de l'activitat: corts dels animals, estatge dels vehicles, etc., podia ser la resta del mas Xaró del qual haurien pres el nom els dos carrers circumdants. De les exploracions

documentals que el Centre d'Estudis Canetencs ha començat a fer sobre els orígens d'aquest espai urbà, no n'ha sortit cap evidència documental d'aquesta presumpció meva. En el testament del «multiavi» Joan Pau Gibert Torras (*Mataró 21/1/1761 +Canet 26/11/1829) en queda constància que va comprar una casa molt vella a un home gran sense descendència, però no diu res més, ni de quina casa es tractava ni el dia en què va tenir lloc la transacció. Pel que fa a la data, calculo que devia ser cap a 1784, arran del seu casament amb la «multiàvia» Anna Maria Baró Veya (*Canet 3/8/1766 +22/5/1842), atès que el nou matrimoni ja es va establir a la casa que hi havia a l'espai que ocupen a l'actualitat els números 11 i 13 de la riera Gavarra. Joan Pau Gibert Torras, volanter (conductor) i fill de Félix Gibert Sabé, del



Diligència segle XIX

mateix ofici, va posar un servei de carruatges i diligències entre Canet i Barcelona i altres destinacions, tot just després de casar-se. Feien tota mena de viatges amb diligència, cotxe, galera, feató, o en tartana si el trajecte era de poc passatge. També operaven en això que actualment es coneix com a servei de missatgeria i que, com indica el seu nom, consistia en portar missatges ja fos de viva veu, per escrit en cartes i documents o també de petits objectes que podia dur un home a cavall, en unes bosses o alforges agafades a la sella. A vegades feien fins i tot trasllat de cabals. Ho sabem perquè el besavi Ramon Gibert Codina (Canet 1846/1892) va anar a cercar el dot de la dona de Joan Reverter de Canet a la masia Parareda a Vallgorguina. Les unces d'or del dot ocupaven les dues canastres plenes d'unes alforges que portava en un matxo de suport, que per dissimular-les van cobrir de blat. Anaven fortament armats i van arribar a destí sans i estalvis.

L'única reminiscència que recordo i que guarda relació amb aquest servei, era el cavalcador que hi havia a la sortida de la cort dels cavalls encastat a la cantonada de can Valls (la casa de les germanes Font). Es tractava d'una peça de pedra hexagonal que semblava granit, però més fosca, que servia per pujar a la sella. En els seus darrers temps, aquesta pedra servia de seient del meu oncle Vadoro (Salvador Solé Miró *Arenys de Mar 1881 +Canet 1966) que era un gran contemplatiu. La pedra va romandre intacte fins que es va asfaltar el carrer quan era alcalde l'Alfonso González. Tinc la impressió que la pedra del cavalcador està enterrada sota el paviment del davant de can Valls. Recordo que la seva desaparició em va saber greu perquè era com si fos el tòtem de la meva nissaga materna...

A la casa, i relacionada amb aquest servei, també hi havia una sella anglesa molt bona que, segons deien, era del meu avi Joaquim Gibert Arruga (Canet* 8/2/1880 + 6/12/1918), així com la bossa de cuiró



Antoni Gibert Baró, «El Gal·lès»

que hi anava agafada amb una corretja en la qual el genet missatge hi duia el contingut a lliurar. Del servei de diligències, en vaig arribar a veure un armari armer en el que hi havia dues espingardes i un 'bardang' o 'verdang', un fusell curt que, segons vaig poder constatar en el museu de l'armament de Leeds a Anglaterra, era una mena de predecessor del *winchester*. Les espingardes eren armes llargues d'un sol tret que es carregaven per la boca. En un dels secrets de l'escrivania isabelina de l'avi Joaquim, hi havia una pistola articulada de dos canons del calibre 8 ó 9 la qual, segons la transmissió oral de la família, el «multiavi» Anton Gibert Baró, àlies El Gal·lès (Canet *1787 +1876), va portar-la en el viatge que va fer a Amèrica l'any 1857 a l'edat de 70 anys. El «multiavi» Gal·lès, que volia conèixer tots els néts que tenia a Cuba, no va desamparar la pistola durant tot el temps que va estar fora de viatge. Aquestes armes eren les reminiscències del temps de les diligències en què la inseguretat dels camins era tan gran que havien de viatjar sempre armats. També recordo que, durant les restriccions elèctriques dels anys de la meua infantesa, per fer llum a la cort encara fèiem servir els antics fanals de les diligències, molt bonics, ben fets, robusts i pintats de vermell.

Als anys quaranta del segle XX, el *Diario de Barcelona* publicava una secció amb l'enunciat «*Hoy hace cien años*» i reproduïa una placa dels primers temps de la fotografia. En una d'elles va sortir una diligència entrant a la plaça de les Olles de Barcelona, molt semblant a les de les pel·lícules del *far-west*, a la porta de la qual s'hi podia llegir perfectament «José Gibert -Ordinario de Canet a Barcelona». Aquest no era altre que el meu rebesavi Josep Gibert Andreu (Canet de Mar *25/5/1813 +10/3/1882).

Des de la generació posterior a la del «multiavi» Anton Gibert i Baró, la casa era anomenada cal Gal·lès. El sobrenom era en realitat el cognom del seu avi matern Francisco Galés Baró d'Arenys de Mar, també traginer com tots els membres de la meua nissaga materna. Des de la generació del rebesavi Josep Gibert Andreu (Canet *25/5/1813 +10/3/1882) se'ls coneixia com a Can Manillo; aquest sobrenom o motiu va arribar fins a la meua generació. L'etimologia d'«El Gal·lès» inicialment pensàvem que provindria de l'origen occità dels Gibert, que anteriorment eren Sabé i que van venir a Catalunya des de Sent Bertran de Comenge (Saint-Bertrand-de-Comminges en francès). En aquesta població de l'Alta Garona hi ha el riu Sabé (afluent de la Garona) i fins i tot un antic veïnat de Sabé que era el dels antics eugassers; o sigui que això de tractar amb animals de peu rodó, possiblement els venia dels seus orígens a l'altra banda del Pirineu. Per tradició oral, sabem que els primers Sabé (posteriorment Gibert) venien a vendre cavalls i després se'n tornaven a Comenge a peu. També ens ha pervingut que el primer Sabé definitivament establert aquí, va haver d'anar a servir al rei de França i en la travessa a peu de la tornada dels Pirineus, va ser



Joaquim Gibert i Arruga i la seva esposa Nativitat Ramentol i Reverter, amb les seves fills Dolors i Carme

atacat per un ós. Se'n va poder desfer però va quedar mal ferit i va aconseguir arribar a casa seva, on va morir al cap de poc. D'aquest avantpassat se'n conservava un retrat pintat, molt comú a França, que segons el cosí Lluís Goméz Gibert, la casaca vermella que portava era d'usar de la Reina. Va desaparèixer un dia que unes gitanes els van entrar a robar a la casa número 11. Cal afegir només que els Baró també eren occitans d'origen.

Pel que fa al renom Manillo, venia de la deformació que la tia Rosa Gibert Andreu (1825/1886) feia del vocable lloimillo per manillo, i la gent va començar a dir-los-hi els de can Manillo. Recordo la casa o cases de can Manillo, que ocupaven els números 13 i 15 actuals de la riera Gavarrà i abans de 1880, fins i tot el número 11. En l'espai que actualment ocupa la casa número 11, hi havia el celler i una estada en la qual va passar-hi els darrers anys de la seva vida el rebesavi Josep Gibert Andreu (*Canet 1813 +1882). A la seva mort, el besavi Ramon Gibert i Codina, va donar-la al seu germà Joaquim devers 1880, quan va tornar de Cuba, perquè s'hi fes una casa nova, la que encara subsisteix a l'actualitat. Inicialment, les tres cases es comunicaven

interiorment; la número 13 i 15 van ser-ho fins el 1947. Encara recordo el pas interior que hi havia al racó de la cuina, més enllà de la llar de foc. Totes aquestes estances tenien -igual que les cases actuals- l'entrada anterior per la riera i sortida posterior que donava al carrer de Xaró Baix, que era la part encara dedicada a l'activitat. Al darrera i de cara a migdia, la part central del conjunt afrontava directament amb el carrer de Xaró Baix, que era o semblava la part d'una antiga masia; i d'aquí la meva sospita que podia tractar-se d'una part del mas Xaró. Fos masia o no, aquesta casa era encerclada per un mur amb espitlleres per a aguaitar i/o disparar des de diversos punts i tenia una gran porta de dos batents pintada de color verd clar. Aquesta portalada donava al recinte cobert amb sostre alt, sense enllosar ni pavimentar, que la família anomenava simplement «els carros». Aquest espai era destinat a guardar els carros quan no es feien servir, atès que hi havia molts més carros que animals. Com que els carros de la família, entre moltes altres mercaderies, havien traginat la farina que arribava a Canet per ferrocarril i potser anteriorment també amb barca de mitjana, el terra d'aquest recinte «dels carros» no era sòlid sinó que hi havia una mena de polseguera d'un gruix de no menys de mig pam composta de farina barrejada amb pols i immundícies de totes les procedències. Entrant a mà esquerra, hi havia un terrabastall de poca alçada per apostar-s'hi un home i poder albirar i/o disparar des de l'espitllera que tenia al damunt. Al fons de la nau hi havia un altre terrabastall o altell amb unes caixes molt grans on s'hi guardaven els tendals dels antics carros de vela i els arquets de les antigues veles o tendals, penjats amb estaques a les parets. La part lateral de llevant d'aquest cobert donava al pati de la casa número 13, amb enllosat de pedra molt desgastada que feia l'efecte de ser molt antic, com la part més vella de la casa, que possiblement era del XVI o del XVII.

En el pati en qüestió, hi havia el dipòsit de l'aigua, d'obra i de molta capacitat, sostingut per una volta de canó, sota la qual hi havia els safareigs de rentar la roba i un abeurador pels cavalls, que abans donava al carrer Xaró Baix, i de la qual hi abeuraven les bèsties, pròpies i dels passants. Del dipòsit en sortia una aixeta gegant feta expressament per omplir el carro de la bóta de regar els carrers. Devers 1910, el meu avi Joaquim Gibert Arruga va renovar les corts dels animals darrera la casa número 15; va construir-hi un nou abeurador dins de la cort, així que el que donava al carrer va quedar fora d'ús, ja que una vegada els van entrar a robar pel forat de l'abeurador antic. L'abeurador (tant el vell com el nou) es mantenia sempre ple i amb aigua renovada perquè hi entraven constantment dues o tres plomes d'aigua de la Mina Fideuer que després, a través de la sobreeixida, alimentava el safareig o bassa de reg de l'hort.

A la casa també hi havia dos pous però l'aigua, que era impotable, va fer emmalaltir la meua mare i un

dels cavalls. Suposo que la mare va passar unes febres tifoides i l'oncle Vadoro (Salvador Solé Miró *Arenys de Mar 1881 +Canet 1966) no va voler deixar morir el cavall tal i com li aconsellava el veterinari, així que el tractament li va costar com un cavall nou. Una altra vegada, un dels cavalls va agafar el tètanus i l'oncle va tornar a fer el mateix. Aquesta vegada, per aplicar el tractament al cavall, se'l va haver de suspendre amb corrioles penjat del sostre per mantenir-lo dret i alimentar-lo amb una xeringa gegant, perquè aquesta malaltia deixa les barres assentades; també hauria pogut comprar un cavall sa i nou amb el que li va costar el tractament. Al l'oncle Vadoro tothom el tenia per un interessat integral, tot i que després tenia reaccions emocionals i candoroses que feien entendre. He conegut ben poques persones que estimessin les bèsties de treball com ell. Els fuets només els volia per fer bonic a les mans del cotxer en els enterraments de primera. L'oncle tenia absolutament prohibit que es maltractés els animals (ell no ho feia mai, ni de paraula ni d'obra). Una vegada que un mosso nou va apallissar un dels cavalls, va acomiadar-lo de cop sense remissió. Sempre duia les butxaques plenes de tabac i trossos de garrofa per apaivagar i amoixar els cavalls si es posaven nerviosos i si el diumenge algun dels cavalls picava de potes cansat d'estar inactiu a la cort, l'enganxava a la tartana i ens portava a passeig a tots nosaltres. Tenia un do especial per tranquil·litzar-los i no podia veure les persones que els maltractaven, els feien patir o passar gana. Veure pel carrer un animal flac i desnodrit li feia perdre els estreps i increpava i avergonyia el seu propietari davant de tothom.

Darrera de l'actual casa número 15 doncs, hi havia la cort dels cavalls que, després de la darrera reforma del meu avi Joaquim, tenia cabuda per quatre cavalls amb bones condicions d'espai i confort per als animals. En recordo dos: el Noble, de raça cerdana i el Brillant, hispanobretó; aquests noms triomfalistes segurament també eren cosa de l'oncle que els hi havia posat. Cada bèstia tenia el seu compartiment de fusta reforçada amb ferro, i a la nit es passava una cadena d'extrem a extrem de la cort per si algun animal es desfermava, impeding que sortís del seu recinte. Al darrera hi havia un canaló per als fems, de manera que l'espai que ocupaven els cavalls sempre era net de suc i deposicions. Cada dia se'ls refeia el jaç i cada vuit dies es feia jaç nou. Al darrera de l'actual casa número 17 de la Riera Gavarra, hi havia la pallissa des de la qual, a través d'un batiport que donava sobre el rastell de l'estable, s'aviava la palla i la userda seca als animals. He de dir que a casa sempre vaig veure que tenien molt bona cura de les bèsties de treball, tant en el tracte, l'alimentació (la garrofa la compraven a vagons de tren sencers, i havia de ser de Castelló de la Plana, que era la millor), la higiene, així com la salut. Pel que jo recordo i pel que havia sentit explicar als vells, pocs prejudicis havien tingut per malalties o mort d'algun animal. A casa els animals hi feien molts anys; tots passaven de llarg la vintena. La festa familiar per antonomàsia era el 17 de gener, dia de Sant Antoni

Abat. Aquest dia els infants no anàvem a escola, i no solament ho celebràvem nosaltres a taula, sinó que els cavalls rebien un pinso extraordinari, i per anar a beneir llogaven guarniments de fantasia a cal baster.

El nét més gran de la família, en Miquel Guri i Gibert d'Arenys de Mar (1907/1982), encara havia arribat a conèixer la sala d'espera que hi havia a Can Manillo. En aquesta sala, la gent que havia de viatjar esperava que sortís la diligència que, tal i com serien després les «sales d'espera» del ferrocarril, era una estança amb bancs adossats a la paret. També, com després faria el ferrocarril, hi havia una cambra per als bagatges, fòtils

i maletes dels passatgers, o sigui, el que avui s'entendria com el departament d'equipatges, que estava a les golfes de la casa però va desaparèixer durant les obres que va fer la besàvia Carme Arruga als inicis dels anys vint del segle passat. A en Miquel Guri d'Arenys, de nano li agradava venir a casa dels seus avis a Canet, sobretot per jugar a les golfes dels equipatges, que era un niu de deixalles inversemblants que la gent s'hi havia anat descuidant al llarg de més de dos-cents anys. Li agradava, sobretot, per posar-se les disfresses d'una companyia d'òpera italiana que anant de *turné* ja no va passar de Canet perquè va fer fallida. Van ser repatriats a càrrec del consolat d'Itàlia. Com que només els van pagar el passatge dels músics i dels artistes, van deixar el vestuari al dipòsit d'equipatges de casa, assegurant que els enviarien els diners i l'adreça on els havien de remetre quan serien a Itàlia. D'això, quan en Miquel Guri es disfressava de Parsifal o de Duque de Màntua ja feia 30 ó 40 anys i a casa encara esperaven la comunicació i els diners dels artistes arruïnats.

La resta de la casa

El que restava dins la casa fins el 1957, era una cuina amb volta de canó amb fogons revestits amb ceràmica de la Bisbal d'un disseny rococó de color lila, blau i fúcsia amb remarques d'un color argila molt viu que, segons l'eximi Josep M. Pons i Guri, era del segle XVII i del mateix mostrari que les de la comuna. També hi havia una gran aigüera de marbre blanc que, després d'enderrocar la cuina, va anar a parar a la vinya que els de casa tenien a la partida de les Rieres. A l'interior de la comuna, que era desmesuradament espaiosa, hi havia un seient per depositar de pedra negra d'uns 0'60x1'50 m, i un urinari cantoner de ceràmica blanca d'un disseny que, segons el meu parent Joaquim Gibert i Nogués, era rococó francès.



Cases de la riera Gavarra, 11, 13 i 15 on vivien i desenvolupaven l'activitat la família Gibert

Quan els germans Bassas van aterrar per fer-hi la part posterior de la casa, que actualment és del meu germà Antoni, van aparèixer al subsòl uns canalons de pedra picada que anaven fins a la bassa de la mesquita i que, segons li va dir en Francesc Bassas al meu pare, eren molt més antics que la casa. El pare pensava que devien ser del segle XVI o XVII, però Francesc Bassas va assegurar que eren molt anteriors... Suposo que aquestes restes romanen enterrades sota el pati del meu germà i també al carrer, atès que en fer aquestes obres, l'ajuntament va obligar-los a enretirar la façana un metre o dos enrere... Aquesta muralla feia una mena de queixal amb l'entrada de la cort dels cavalls (actual garatge d'en Jordi Solé) amb dues anelles per fermar els animals. En aquest espai, que recordo quedava al mig del carrer, servia per lligar-hi els cavalls al sol quan venien suats, quan venien a esquil·lar-los o per abillar-los, o sigui, raspallar-los amb l'estríjol i embetumar-los els cascs de negre quan hi havia un enterrament de primera. A dins de la casa també hi havia uns grans armaris amb guarniments de tota mena i ús. Aquest lloc tan ben redossat també servia per fer-hi bullir les calderes del vi en època de veremes.

Segons vaig poder veure a l'escriptura que va aparèixer a la mort de la meva mare, la superfície original del mas o casa amb serveis pecuaris incorporats venia a ser de 660 m² (actualitzada al sistema mètric decimal). Això fa suposar que es tractava de l'espai de les tres cases, que actualment ocupen els números 11, 13 i 15 de la riera Gavarra, així com part de l'espai que actualment afronta amb el carrer Xaró Baix i l'antiga fabriqueta d'en Vergés, àlies Gallina (Confecciones Galver), en la qual antigament hi havia la pallissa annexa a la cort dels cavalls (on en Francesc Solé Gibert, àlies Paco Vadoro) després hi va fer el garatge pels taxis.

En canvi, l'espai de la fàbrica de can Cartaña, em sembla que va ser la meva besàvia Carme Arruga

Coromines que li va vendre, segons deia, «perquè les fàbriques donaven vida al poble». O sigui que els ho devia donar a preu regalat o gairebé. En canvi mai no vaig sentir dir que l'espai en el qual el dentista Viader va alçar-hi la torre actual de can González/Romagosa li hagués venut la besàvia. Respecte les dues cases que venien a continuació, la que durant anys hi va haver la fàbrica Moisa era de la meva bestia Dolors Gibert Nogués i la que seguia a continuació, on hi vivia l'Helena de can Barravola i el seu fill, de la seva germana Josepa. Aquestes casotes sí que els van pervenir del seu pare Joaquim Gibert Codina, però no va heretar-les de can Manillo sinó que les havia comprat amb diners propis quan va tornar d'Amèrica. La que encara recordo que era propietat de la meva mare i la seva germana, era la casa on hi vivia el recader Josep Arañó, però tinc entès que la meva besàvia Carme Arruga Corominas l'havia comprat a la Serafina Muns i per això els de casa encara l'anomenaven «a ca la Serafina».

Els de casa, des de sempre, havien menat la vinya que hi havia a sobre del turó de la Rodalera, on ara hi ha aquell edifici imperdonable. Aquesta vinya donava molt poc i només la tenien per fer-hi anar els mossos i no perdre del tot el temps quan no hi havia feina de tragar. Una vegada li venien a la besàvia Carmeta el turó sencer per una unça d'or (o sigui, setze duros) i va resultar que li va semblar un preu abusiu, atès que només en sortien tres o quatre càrregues de vi cada any... Pensar o avaluar amb mentalitat o termes agraris tenia aquestes conseqüències.

Els pisos del Xaró Alt cantonada amb Jaume Pagà

A començament del segle XIX està documentat que en aquell edifici o en un altre que ocupava el seu lloc, hi havia el Vapor d'en Sedó, abans d'anar al que nosaltres hem conegut com al Vapor Vell de la fàbrica Romagosa. Devia ser aleshores que els de casa devien llogar aquesta casa per posar-hi els carruatges que no eren d'ús diari: el cotxe dels morts, la bóta de regar els carrers i la palla quan estava embalada. Ja abans de la guerra, van haver de desllogar la pallissa perquè em sembla que el fotògraf Paratge va posar-hi una fabriqueta de tricotoses. Després de la mort del meu avi Joaquim Gibert i Arruga (Canet *14/2/1880 +6/12/1918), cap a 1924, es va fer càrrec del negoci familiar l'oncle Salvador Solé Miró d'Arenys de Mar (àlies Vadoro) i suposo que aquest devia comprar el casalot en algun moment dels anys vint del segle passat.

Aquest casal també té la seva història. Per les indagacions que darrerament s'han portat a terme



En els baixos d'aquesta casa, del carrer Xaró Alt, s'hi guardava la carrossa mortuòria i el carro de la bóta

d'aquest espai urbà que ara ocupa aquest casal i les cases de Xaró Alt, n'hem pogut deduir, de forma gairebé concloent, que era el lloc on abans hi havia el mas Cabanyes original. En els baixos del casal sempre s'hi havia guardat el carro dels morts, tant a l'època del meu avi com del meu oncle Vadoro. També el meu avi hi havia deixat estar aquelles monges franceses clarisses que, arran de la llei de Combes (1905), van marxar de França més pelades que les rates. Van estar a Canet fins que amb els fets de la Setmana Tràgica (1909) van haver de fugir de nou, aquesta vegada en destinació a Bèlgica, degut a la por i al fet que els de casa els van retirar el suport perquè es van adonar que aquestes pobres dones, no solament vivien en un ascetisme antinatural -dejunaven de manera absolutament anorèxica- sinó que també eren flagel·lants. Quan es llevaven de nit per fer les *maitines* s'autoflagel·laven o es flagelaven les unes a les altres fins a l'extenuació. Això els ho va comunicar una dona, la Sabina, que vivia a la primera casa del carrer de Pagà. La besàvia Carmeta Arruga, abans de fer res, va anar a passar una nit o diverses a casa de la Sabina, a la qual els gemecs aterridors de les fustigacions de les monges no la deixaven dormir. Quan la meva besàvia ho va haver constatat personalment, va decidir que no volia tenir res a veure amb aquella mena de dones... A partir d'aleshores no les van ajudar més. A més de deixar-les estar de franc, els hi havien arreglat un hort a l'espai on ara hi ha la fàbrica Cartanyà; els hi van fer un galliner i un coniller i els hi van omplir, diríem que per tractar d'endegar-los-hi uns elements bàsics de supervivència. Però devien ser dones d'origen urbà perquè no van ser capaces ni de fer anar l'hort,

ni fer rendir l'aviram i els conills. Va resultar que només es passaven el dia resant sense fer res a l'hort i crec que van deixar morir les gallines i les conilles de cria... Tampoc no van aprendre mai ni un borrall de català ni castellà i per qualsevol cosa de res havien de recórrer a la meva tia Conxa (Concepció Gibert Arruga *Canet 1881 +Riudarenes 1959), que aleshores era estudiant de magisteri; a totes hores els havia de fer de traductora...

No és que els de casa fossin anticlericals ni molt menys, però totes aquestes pràctiques tan rigoroses del dejuni i la flagel·lació els semblaren extralimitacions morboses. Els de casa van arribar a la conclusió que aquestes irregularitats alimentàries i sensorials havien afectat el seu equilibri mental. A més a més, des que havien marxat de França tenien una mena de mania persecutòria... No en recordo exactament el nombre, però em sembla que no eren més de cinc o sis monges en total.

Aquell magatzem de casa

A casa també utilitzaven com a magatzem la casa del costat de can González/Romagosa on més tard hi va fer una fàbrica Josep M. Piñol, i després Joan Sansalvador i el seu cunyat Tomàs Jover, van posar-hi la fàbrica Moisa. Aquesta casa, que segurament era del XVIII, havia quedat a mig fer i s'hi feia perfectament perceptible com es construïen les cases dels pobres els segles passats. Primer eren cases de mig cós, cal aclarir potser que eren còssos que mesuraven cinc metres de façana per deu de fons (a continuació solia haver-hi l'hort que feia quinze o vint metres de fons). Primer edificaven la part central del recinte, o sigui, alçaven la primera façana a uns cinc metres del carrer. La casa era senzilla, el baix era d'una sola estança, cuina i menjador amb la llar de foc i els fogons al fons a sota la campana. L'aigüera, com que no hi havia aigua corrent, era a la sortida del darrera, o sigui, a l'eixida, al costat del safareig i del pou d'on sortia l'aigua per als usos domèstics i per regar l'hort. Al fons de l'hort hi havia la comuna i, en el cas dels comparets o vinyaters, la cort de la bèstia que era indefectiblement una somera o una mula.

Amb el pas del temps, si les coses anaven bé, hom edificava la part del davant, o sigui l'altre mig cós i així la façana primitiva i la casa esdevenia de cós complet. La casa de la que parlo però, havia quedat a mig fer i només hi havia la façana del carrer que servia únicament per tancar també el recinte amb un barri de ferro senzill.

El baix d'aquella casa de mig cós era un sol recinte on hi havia el parament complet del segle XIX. Als fogons apagats hi havia una cassola gran de terrissa on s'havia dissecat la darrera menja que hi van coure i que semblava de bacallà amb patates. La taula estava parada amb plats i culleres. Ningú no l'havia desparat des de que els darrers estadants devien fugir precipitadament. Tot era al seu lloc i en

disposició d'haver-ho estat fent servir fins al darrer moment.

Al pis de dalt amb el sòl de fusta, s'hi pujava per una escala també de fusta de les que hom en deia escales de gat perquè eren gairebé verticals. En aquest pis, els catres de tisora havien quedat per plegar, amb les màrfegues de palló de blat de moro a dintre i les flassades rebregades de dormir o a punt per fer-hi la migdiada. A sobre aquest parament dissecat, les meves besties hi havien anat deixant les restes dels fòtils íntims de la seva juvenesa. Lavabos de gerra i palangana que no eren pas els de la casa i robes i més robes penjades i en desordre. Allò eren les «golfes» més prolixes i més estranyes que hom es pugui imaginar. Tampoc no se m'hauria acudit mai que aquells fòtils que hi havia al pis de dalt i que em pensava que eren cistells estranys, en realitat fossin els mirinyacs borbònics de quan les besàvies eren noies. Aquest no era pas l'únic misteri de la casa, n'hi havia encara de vivents i detonants. Per començar, si bé la casa era de mig cós, tenia una façana com de teatre que era ben bé del XVIII, amb un portal de pedra buixardada de Girona i un finestral també barroc de la mateixa pedra picada, a través del qual s'hi barrejaven en confusió íntima dos lilàs amb una insòlita ufana com no l'he vist mai més. Només quan florien, t'adonaves que eren dos i no un perquè un era violeta i l'altre blanc i exhalaven un perfum que pertorbava el cap. La mare de vegades n'abastava un ram i el portava a casa, però com que l'olor era tan penetrant, a la nit l'havien de treure del menjador i el deixaven amb el pitxer al mig del portal que donava a l'eixida.

En aquesta casa devia haver-hi viscut algú a qui li agradaven els mestissatges perquè a l'eixida del darrera i dintre d'un galliner grandíol hi havia una prunera que, als nostres ulls d'infants, també contenia un altre misteri i és que feia dues menes de prunes: les grogues i les morades. Aquest arbre, que devia ser japonès, era el més exuberant i esplèndid de tots perquè cobria pràcticament tot el recinte del galliner. El millor fruit era el de la prunera clàudia que hi havia al badiu de l'entrada, però aquesta no es cansava de fruitar i les prunes que no podíem abastar queien a l'interior del galliner esclafades i les gallines les engolien amb desfici. No sé si era per l'efecte de la gallinassa però aquesta prunera cada any feia una quantitat insòlita de fruits.

Però tornant al magatzem, la casa l'anomenaven d'aquesta manera perquè la fèiem servir de magatzem de mals endreços i quelcom més important, per tenir-hi les gallines de pondre, els conills que no cabien a casa i fins i tot un gos de raça xinesa ó japonesa al que li dèiem Xung, que vetllava tot sol aquell patrimoni tan exclusiu com crepuscular. De fet, tot el que plantàvem en aquest lloc agafava una ufana gairebé portentosa, les hortènsies es tornaven gegantines amb poc temps i feien uns poms radicalment blaus com no n'he tornat a veure mai més. Al darrera hi havia encara una



Estació de ferrocarril de Canet de Mar. D'esquerra a dreta, el tercer, a primer pla, és Ramon Gibert i Codina, a l'època que era titular del servei de porta a porta

cuina d'estiu amb els fogons a l'aire lliure i unes aigüeres amb dos bols de terracota arran de la pica del pou que segurament havien sortit de la bòbila de can Goday.

No sé quan d'aquella casa vella els meus germans i germanes en vàrem començar a dir «la casa encantada», però la veritat és que sempre ens trobàvem amb sorpreses que encara no he oblidat. Una d'elles va ser quan vaig trobar enmig de les andròmines domèstiques de les ties i les besàvies un quadre atestat de retrats del XIX que havien estat fets a l'Havana. Vaig comparèixer a casa amb aquella troballa arqueològica disposat a revelar el misteri d'aquella colla d'homes i dones que em semblava que anaven disfressats per anar a un ball de carnestoltes estranyíssim i llunyà.

-Ah! Ja tornem a tenir aquí els «americanos», va exclamar la besàvia Carmeta que, com que ranejava els cent anys, jo comptava que em sabia explicar l'origen misteriós d'aquell quadre i el perquè havia estat abandonat en la confusió del magatzem.

-Que com hi va anar a parar al magatzem? Això va ser cosa dels d'aquí al costat (es referia als parents rics que s'havien fet una casa d'estiu allà on abans hi havia el celler de casa). Sempre se n'enamoraven, s'ho emportaven i després ho deixaven abandonat a qualsevol forat. Aquest quadre abans era aquí a casa i anàvem posant les fotografies que ens arribaven dels parents d'Amèrica.

-Així tots aquests són parents nostres?

-Oh, i tant! Però jo no els conec pas a tots, això el que t'ho dirà serà el senyor Quimet d'aquí al costat

que, de jove, va estar a Cuba. Quan vingui a l'estiu li pots demanar i te'ls identificarà tots amb seguretat.

En aquesta mena de coses la meua obsessió era pertinaç, em vaig endur el quadre al segon pis on jo hi dormia tot sol i vaig tornar-lo a penjar al mateix clau on em van dir que havia estat penjat trenta o quaranta anys enrere.

Així que va arribar l'oncle Quim de Barcelona, no vaig parar fins encarar-lo amb el quadre ple de fotografies. Recordo que va dir: «No me n'havia recordat mai més», i ple de condescendència va començar a identificar-los mentre jo els posava el nom al darrera.

Quan els havia enumerat tots, li quedaven a les mans les fotografies de dues o tres dones joves i mentre me les allargava em va dir:

-Aquestes sí que les deus conèixer?

Els de casa em van venir a l'ajut.

-Que no veus que són les d'aquí al costat quan eren noies...?

És clar, jo no podia relacionar aquelles joves exuberants amb les parentes velles que vivien al costat de casa.

El Servicio de Puerta a Puerta

De competir amb el ferrocarril a col·laboradors

Ignoro a partir de quin moment els de casa, així com d'altres concessionaris del servei de diligències d'altres pobles, van deixar de competir amb el tren i van passar a ser-ne col·laboradors. Els pocs papers que encara duien l'epígraf de l'activitat duien

l'acrònim MZA (*Transportes y acarreos. Viuda de R. Gibert. Comisionista de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante*) i per tant, ignoro si la relació amb el ferrocarril ja venia de la «Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia» que no es va fusionar pas amb la «Compañía de los ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante», com diuen les enciclopèdies espanyoles, sinó que la companyia catalana va ser víctima d'una OPA salvatge com ho demostra el fet que la companyia resultant continuaria funcionant únicament amb l'epígraf de MZA (Madrid, Zaragoza y Alicante). Amb aquest nom va romandre fins a la seva nacionalització l'any 1941 per l'estat franquista, amb la creació de la RENFE. Crec que aquesta companyia o l'anterior TBF (Tarragona, Barcelona, *Francia*), per desfer-se de la competència indesitjada, els van atorgar un paquet d'accions de la Companyia i la concessió del Servicio de Puerta a Puerta com a comissionistes, que consistia en fer el repartiment i la recollida *El Servicio desde la Puerta* del servei ferroviari *a la Puerta* del client i viceversa. Si tenim en compte que ja havia començat la revolució industrial i el transport de gairebé tot es feia amb el ferrocarril, aquest servei de porta a porta era una autèntica feina per a la qual la família Gibert va haver d'adquirir nous vehicles especialitzats.

De com eren els elements de transport de persones: carros tartanes i cotxes funeraris

Encara recordo que hi havia dos carros que encara portaven un cartell de fusta de llarg a llarg de les baranes que deia «C.F. Madrid, Zaragoza, Alicante. Servicio de puerta a puerta». De criatura, aquests carros em semblaven enormes perquè encara no coneixia les grans plataformes de quatre rodes tirades per dos cavalls perxerons que circulaven per Barcelona. Doncs bé, cadascun dels carros de casa tenien una funció segons una feina determinada i en canvi, altres tenien un ús més divers. Els més grans eren carros dels anomenats de baranes fets a mida per encabir-hi sis caixes de fusta reforçades, de mida convencional o estàndard, en les què les filatures del Vallès i d'Osona enviaven les troques i les fusades de llana molt ben embalades a través del ferrocarril fins a la descàrrega dels vagons de Canet. Aquesta era la seva utilitat primària però aquests carros després servien per fer altres menes de transports menys específics com el transport de mobles per algú que feia el canvi de casa fins anar a buscar les portadores del raïm a la vinya a l'època de la verema.

Dels carros amb un ús primari específic n'hi havia dos: de bolca o de tomba (que en altres llocs en deien de tambó, tombarell o tamborell), que s'anomenaven d'aquesta manera perquè per descarregar la caixa s'alçava igual que la d'un camió bolquet actual, però fent-la bascular gràcies al pes de la pròpia càrrega. Si era sorra o carbó, el carreter amb una pala feia

unes paletades a la part posterior, treia la barra de subjecció i alliberant la càrrega, feia tirar l'animal i la caixa basculava. Aquests bolquets servien pel servei dels paletes, sobretot per anar a treure sorra de mar per al morter i també per traslladar-los els materials i les eines fins a l'obra. També feien el transport de carbó de pedra o de cook des del ferrocarril a les fàbriques, que en aquella època eren mogudes a «Vapor» i se'n consumien moltes tones cada any. El carbó era transportat, des de la «descàrrega» del ferrocarril, per aquests carros, que tenien l'interior totalment negre de la pols del carbó que s'hi havia impregnat. Recordo que el carbó s'utilitzava únicament a les calderes per als tints i els acabats o aprestats finals dels articles de gènere de punt que es fabricaven a la vila. També per a la calefacció d'algunes famílies benestants, les úniques que disposaven d'aquest confort. Vull dir amb això que, quan jo era noi, encara es traginava carbó però no pas tant com a l'època de la revolució industrial. Recordo molt bé que cada vehicle portava lligada una pala amb una corretja al costat de la caixa que semblava esmerilada de tan brillant com la mantenia el seu ús constant. També servien per a transportar llenya per a les llars de foc.

Un altre carro especialitzat en un sol ús era el que servia per a portar i cercar bocois de vi, que a mi em semblava originalíssim; portava el fusell o eix invertit i en forma de pont, de manera que per carregar un bocoi de deu càrregues (1200 litres), la mesura convencional per aquest transport, al carreter no li calia l'ajut de ningú, simplement feien recular l'animal fins que el carro es posava damunt del bocoi, aleshores s'embragava amb les dues cadenes que sortien de la maquineta de mà i rodant se'l feia pujar fins a tocar el fusell en forma de pont. Quan finalment era alçat, a uns trenta centímetres de terra, restava fixat perfectament i el centre de gravetat de la càrrega era molt baix i fàcil d'arrossegar per l'animal. A aquests bocois, que plens devien fer uns 1.250 quilos, cal afegir-hi el pes del propi carro reforçat, d'uns 300 quilos. Per tant, amb aquest vehicle es traslladava perfectament més d'una tona i mitja amb una sola bèstia, o sigui, un sol cavall menat per un sol home. També hi havia dos vehicles més que no tenien feina cada dia, un era el carro de la bóta de l'aigua que tenia la doble funció de portar-ne als paletes quan treballaven en algun lloc on no n'hi havia, i a l'estiu l'ajuntament el llogava per regar els carrers del poble que, començant per les rieres, estaven gairebé tots per asfaltar.

Altres tipus de carros

Els carros més aparatosos eren els de vela i bosses que transportaven tota mena de mercaderies i que eren com els d'anar a bosc però coberts amb una vela de lona que acabava amb punxa i cobria els darreres del primer animal. Els d'anar a bosc eren els carros més reforçats de tots, des de les baranes

i sobretot els braços, que portaven els reforços de ferro dobles. Les rodes, a més de les llantes també eren blindades de ferro per la part de fora. Això era degut al transport de troncs molt pesants i que els camins solien ser terribles, sobretot si plovia. Aquests carros, segons la càrrega, duien dos o fins i tot tres animals: als braços un cavall de pes fort i valent, un cavall de mitja pota de mitger i el nano que era el punter. En aquesta primera posició a vegades s'hi posava un ruc o més aviat una haca, atès que fonamentalment servia per donar ànim als altres que eren els qui realment arriaven o portaven la càrrega. No recordo que a casa encara hi hagués cap carro d'aquests, però guardaven les veles dels que havien tingut. Per anar a bosc, o sigui a buscar feixines per als forns o troncs de fusta, hom solia utilitzar matxos (muls) perquè no eren tan delicats com els cavalls. Com que tenen les peülles més petites i afuades no s'enfangaven tant com els cavalls ni perdien les ferradures tan fàcilment. No crec que a casa haguessin anat mai a bosc, tot i que durant uns quants anys la besàvia Carmeta també feia d'intermediària de compra i venda de carbó vegetal.

El servei funerari

L'altra vehicle específic era el del servei funerari, o sigui, el vulgarment conegut com a cotxe dels morts.

El Dr. Marià Serra, a la pàgina 752 del seu «Dietari - Canet de Mar 1880/1926» va deixar aquesta anotació: «Cotxe funerari: L'Ajuntament amb el desig de fer diners, que bé els necessita per a cobrir els crescuts gastos que té a sobre, pensa amb la

creació d'impostos nous, acudint-se-li posar-ne un sobre els morts. Té la sort de què no ha de bestreure cap diner, puix troba a n'en Joaquim Gibert, amo de l'agència de transports, qui fa el gasto d'adquisició d'un cotxe funerari, encarregant-se de portar los morts al cementiri. De la cantitat que se'n cobri, el municipi hi tindrà una part en concepte d'impost, que per això resultarà molt sanejat.

La innovació del cotxe en general es ben vista per la majoria del veïnat, encara que n'hi ha una part que considera millor l'antic sistema de portar els morts, pagant a uns quants pobres, homes o dones, segons el sexe del difunt.

Des d'ara la comitiva de l'enterro, que pujarà costa amunt fins al cementiri, canvia l'itinerari per la impossibilitat d'anar el cotxe per tan sobtada costa i va cap amunt de la riera del Pinar, gira pel Pas d'en Marges, que és despoblat, i entra al cementiri pel seu darrere. El passeig resulta molt llarg i el clero se despedeix al capdamunt del Pinar, augmentant la tarifa cosa molt posada en raó si la família desitja que acompanyi al difunt fins al fossar. Porta, per lo tant, el cotxe, un canvi de costums en los enterraments, a part de les voltes que s'han de fer pels carrers que haver-n'hi alguns que no hi passa, o bé hi gira amb gran dificultat.

Vol la coincidència que ni buscada, d'estrenar-se el cotxe el mateix dia de Sant Pere, a la tarda, hora en què se tenia de fer la processó religiosa, i que, per haver-se suprimit, se veu substituïda per una altra mena de processó fúnebre. Si alguna vegada ha de ser utilitzat el cotxe és la d'avui, puix dóna també la coincidència d'haver d'anar a cercar el mort a la darrera casa del terme, llindant amb el d'Arenys de Mar, en la Vall de Maria, per ser el difunt el sogre



Cotxe mortuori del segle XX

de l'arrendatari d'una horta, en Joan Prunier, qui és de nacionalitat francesa i negociant d'hortalisses.»

Fins al juny de 1917 doncs, els morts es portaven al cementiri en baiard, que resultava molt pesat. Tal i com explica el Dr. Serra, això de portar el baiard era un privilegi dels pobres de solemnitat. Quan l'Ajuntament dels catalanistes (1912/1922) va obrir el camí del pas d'en Marges (actual ronda de Sant Jordi), per a facilitar l'entrada al cementiri pel barri del nord-oest, aleshores el meu avi Joaquim Gibert Arruga va fer transformar un cotxe que tenia en un cotxe fúnebre, semblant als que hi havia a les ciutats. Era totalment esmaltat de negre, amb unes cortines també negres amb serrells daurats que penjaven d'una mena de baldaquí o dosser. El cotxer anava al davant, igual que a les diligències, també vestit de dol amb una brusa ample i prisada de carreter, semblant a la que duïen els carnisers, també de *rayadillo*; però així com la dels carnisers era blau marí i blanc, el del cotxer dels morts era negre i blau marí. La resta de la indumentària del cotxer variava segons la categoria del servei; en els enterraments de primera duïa els pantalons ratllats, com de frac, i botines negres de xarol; en els de segona sabates normals però negres i en els de tercera els pantalons eren de vellut negre i espardeñyes de pagès negres.

En els grans enterraments de primera de Barcelona, els cavalls eren també de color ne-gre rigorós amb la crina i la cua estarrufada i les peülles embetumades òbviament de negre. Al vehicle, després de la plataforma on hi anava el difunt, hi havia un escambell ample per a les corones que a Barcelona, en els enterraments de primera, les portaven dos nois adolescents vestits amb la mateixa indumentària que els dos cotxers. En els enterraments de primera també hi anaven dos cotxers i dos o tres tirs de cavalls cadascun amb un plomall negre, guarniments també embetumats i tatxes de plata brillants. En els enterraments, òbviament, els animals no portaven ni cascavells ni picarols que eren elements alegrois. Els carreters havien de ser capaços de fer anar correctament un tir tan complicat en el silenci més absolut. No cal dir que el seguici religiós estava en perfecta consonància, a més cavalls també més capellans, més escolans i més creus i ciris processionals. El clero anava abillat amb capes pluvials enterament negres amb galons de plata o d'or (tot depenia del qui pagava). Contràriament al silenci dels cotxers (que per respecte al difunt no podien atiar els cavalls a la veu), la capellanada feia diverses aturades per cantar responsos, i feien tot el camí fins al cementiri amb pregàries recitades en veu alta en sufragi del difunt. Òbviament, a més categoria social més reverents i ben entonats eren els càntics funeraris. En els enterraments dels pobres només hi anava un capellà, feien un sol prec i se n'anava molt abans d'arribar al cementiri.

En el seguici, després del capellans hi anava 'el dol', que si es tractava d'un particular primer eren

els parents de més a prop, i darrera seu seguien els de segon i tercer grau de consanguinitat. Si el mort era el pare, o sigui, el cap de casa el presidia l'hereu acompanyat dels seus germans fadrísters, al segon rengle els oncles, cunyats etc., i finalment els cosins germans i els parents de menor proximitat, cosins segons, tercers, etc., després hi anaven els amics o els que feien veure que ho eren i a continuació els coneguts, els veïns, i al darrera de tot el populatxo. Per poder anar a un enterrament s'havia d'anar vestit com cal, o sigui, si l'enterrament era de primera, els del dol anaven de jaqué o de frac i els de la parentela de vestit fosc de panyo i sabates del mateix color. Si moria algú de sobte i la família no tenia roba negra, corrien a alguna de les tintoreries de la vila a fer-se tenyir el que havien de dur. Molts anaven al tint industrial a veure si hi havia una bassa de negre i generalment els hi deixaven tirar com a favor. Les corbates i llaços també havien de ser rigorosament negres. L'assistència als enterraments era només masculina; les úniques dones que hi anaven eren les vídues, al costat de la carrossa i vestides d'un negre clamorós, començant pel bel amb què es cobrien el cap. Amb la mà dreta sostenien les glaces de seda negra que penjaven de la caixa i amb l'esquerra un brandó mitjà fumejant. Gràcies al benemèrit Dr. Marià Serra, sabem que les vídues no eren altres que les antigues ploraneres que abans es posaven a l'entrada de les cases dels rics i dels personatges importants i assaltaven literalment amb gran clams i exclamacions a cadascun dels parents i amics que entraven a donar el condol. Això es feia per ajudar als parents endurits a entrar plorant i si no ho feien emocionats, almenys entraven degudament commocionats. Era un costum d'una hipocresia espectacular i a vegades les ploraneres professionals (que així se les coneixia) es passaven de mida en els planys (d'aquí venia que en castellà les hi deien *plañideras*), amb brams esgarrifosos i lloant el difunt fent grans escarafalls. Tant era així que, per anar a donar el condol, la gent es posava la pitjor roba que tenia perquè amb l'excés de zel de les ploraneres arribaven a esquinçar les vestidures violentament si no aconseguïen fer plorar els parents o es trobaven amb un subjecte més endurit del compte. El mateix Dr. Serra explica que a Canet, quan va ser-ne alcalde (1912/1916), va fer evolucionar aquest costum tal i com encara l'havien arribat a conèixer, fins que el Concili Vaticà II va suprimir o canviar el ritual dels enterraments processionals per la missa funeral de cos present que encara subsisteix en els enterraments catòlics actuals. Com que en el món antic tot funcionava a base de privilegis que s'anaven convertint cada vegada en més escarransits d'un estament a l'altre fins arribar al de les vídues pobres, que devia ser la situació més desgraciada en aquella societat de masclisme integral. Doncs bé, això d'anar a aturar amb plors i crits als qui anaven a donar el condol als rics, era un privilegi de les vídues, segurament perquè abans si no tornaven a casar-se estaven

condemnaes a anar vestides sempre més de negre. Doncs bé, aquest privilegi era de pagament i les vídues rebien per aquest servei un estipendi que antigament es pagava amb pa (la cèlebre fornada de pa que es feia pels pobres el dia de l'enterrament). Després es va pagar amb diners i em sembla que quan el Dr. Serra va modificar el ritual ja cobraven un duro de plata, que en aquell temps era una quantitat de diners important per una pobra vídua pelada. S'entén que les vídues riques no hi anaven pas a fer de ploraneres ni a portar la caixa, que més tard fou substituïda per una glaça de seda negra i finalment per un ciri. D'entre les vídues encara en recordo una que no fallava mai, la Pepeta de cal Rotllo, la vídua d'en Poca-gana i madrastra d'en Picarol, la Carmeta Boja, i una dona que li deien l'escabellada, que duia una gran tofa de cabells absolutament esborrifats i les botines esbotzades de quan es va casar. Poso aquests exemples per il·lustrar el nivell de les que exercien aquests privilegis.

Quan el Concili va llevar aquest privilegi a Canet, ja només hi havia dues o tres dones molt grans que l'exercien i ja només cremaven el brandó perquè el costum de les glaces de seda penjant de la caixa ja s'havia deixat perdre amb anterioritat. Les vídues complien del tot i anaven fins al cementiri on, després d'enterrar el mort, el cap de casa del difunt les pagava *in situ*. Més que un privilegi s'havia convertit en una manera encoberta de fer caritat. Aquests enterraments eren un sacrifici gran per a tothom, tant el qui havia de pagar-lo com el que hi havia d'anar, perquè perdia mig jornal de feina i al cap de vuit dies s'havien de fer els funerals, que si eren de primera duraven un parell d'hores pel cap baix. Les vídues també anaven als funerals per fer-se ben visibles a la família i per si les cridaven a desfer l'aixovar o l'armari de la difunta o del difunt. Abans els rics no reutilitzaven la roba dels morts i solien donar-la a pobres de la seva confiança.

El negoci a partir de la mort del meu avi Joaquim Gibert Arruga

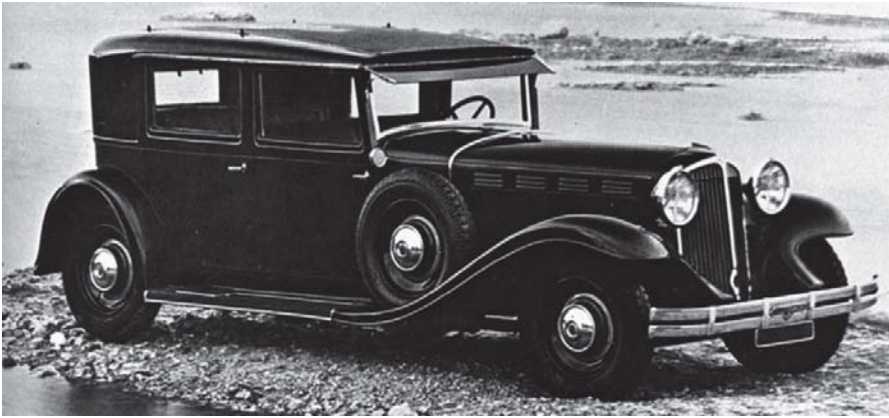
Algunes persones grans m'havien dit que el meu avi, que havia posat el primer cotxe funerari de Canet, havia estat el primer d'estrenar-lo. Això no era pas veritat, ja que gràcies a l'anotació del Dietari del Dr. Marià Serra, que anteriorment hem transcrit, ens permet fixar l'estrena del carruatge funerari el 29 de juny de 1917; en canvi, el meu avi va morir el desembre de l'any següent a conseqüència de la terrible passa coneguda com la grip espanyola, per la qual va morir també la seva esposa, l'àvia Nativitat Ramentol Reverter i sis familiars més. Aquesta mort prematura de l'avi va obligar a la seva mare Carme Arruga, que ja tenia 70 anys, a fer-se càrrec del negoci. La meva mare i la seva germana, que tenien 3 i 5 anys respectivament, van quedar sota la tutela d'un consell de família presidit pel seu besoncle Joan

Carbonell Paloma, primer i després pel també besoncle Joan Arruga Corominas.

Durant més o menys cinc anys, la besàvia benemèrita es va fer càrrec del negoci per segona vegada a la vida, atès que ja va haver de fer-ho a la mort del seu marit Ramon Gibert Codina, des de l'any 1892 fins que l'hereu, l'avi Joaquim Gibert Arruga va tenir l'edat per fer-ho. La situació, però, després de la mort dels dos cònjuges joves va ser difícil i complicada. Finalment, al cap de cinc o sis anys, el consell de família acordà que, com que la tia Josepa Gibert Arruga era casada des de l'any 1917 amb Salvador Solé Miró, que era tartaner, es faria càrrec del negoci i ambdós serien nomenats tutors legals de les seves nebodes Carme i Dolors Gibert Ramentol (Canet 1913/1997 i 1915/2006). Aquests oncles van viure a la casa de can València d'Arenys fins l'any 1923 o 1924 i per això la cosina Maria Rosa i el seu germà Francesc (per nosaltres Paco) eren fills d'aquesta casa d'Arenys, el 1919 i 1923 respectivament. L'any 1924 la besàvia Carmeta tenia 76 anys, malgrat això va continuar fent-se càrrec de les dues nétes, que ja tenien 10 i 8 anys respectivament. No sé en quin moment les dues orfes van anar a parar a la Presentació d'Arenys de Mar ni quan de temps van ser-hi, però crec que no va ser pas gaire. La gran, sobretot, no era capaç d'ingerir les gasòfies infectes que els donaven per menjar. La tia Carme estava particularment anorèxica, es pot dir que no menjava i tot el que li posaven al plat ho passava al de la seva cosina Carme Gregori (orfe de mare), que en realitat li va donar per la bulímia i ingeria qualsevol cosa que li posessin al davant. No crec que estiguessin internes des de 1918 a 1922 o 1923, ni molt menys. Suposo que els primers anys d'orfenesa vivien amb l'àvia Carmeta i una o dues minyones (d'aquesta època és la foto de la meva mare, de no més de tres anys, en braços d'una minyona que li deien la Soldada). Finalment, la besàvia es va decidir a fer venir el seu gendre Vadoro i la seva filla Pepeta a fer-se càrrec del negoci i ajudar-la a acomboiar les dues noies, que devien tenir 10 o 7 anys respectivament. Va ser aleshores que va començar les obres a la casa pairal: va fer una cuina i un menjador a dalt i va alçar el pis de sobre on hi ha encara tres cambres i el cosidor, que era i és encara el lloc més alt de la casa. En la cambra del mig hi dormien les minyones i a la del davant les noies, o sigui, la meva mare i la seva germana. Els oncles ocupaven el baix i 'la casa vella', o sigui la número 15, que amb el casament del cosí Francesc es va segregar del conjunt, va quedar tal i com està ara.

Els primer taxis de Canet

La primera Guerra Mundial també havia aturat el transport amb camió que devia començar a imposar-se als anys vint, en la mateixa dècada que els pescadors van començar a posar motors a les barques. Però després de la primera Guerra Mundial



Model de Renault dels anys 30 que els Gibert utilitzaven com a taxi

els vehicles a motor es van imposar a passes de gegant. Quan l'any 1924 o 1925 l'oncle Salvador Solé Miró va passar a fer-se càrrec del negoci, com que ell era tartaner i no «transportista», de seguida va tenir la idea de comprar un vehicle a motor i, a tal efecte, un bon dia tota la família en corporació van anar a Perpinyà a cercar el vehicle Renault que l'oncle havia comprat. Com que els cotxes de cavalls es menaven des de la dreta, ell els va demanar, i li ho van concedir, que li posessin el volant a la dreta com els anglesos. Aquest vehicle, que va tenir una llarga vida, era de color verd fosc amb la capota negra. Aquest va ser el primer taxi o cotxe de lloguer que va haver-hi a Canet de Mar. A l'oncle, pobre, que tenia 44 o 45 anys, la cosa el va agafar ja gran per aprendre a conduir o «menar l'auto» (a casa mai no deien cotxe per referir-se a un automòbil, perquè el cotxe, per ells, era de cavalls). Més tard, com que el taxi era el futur i les tartanes el passat, l'oncle va comprar un nou automòbil, un Ford o un Buic. Quan els republicans fugien cap a França en retirada el gener de 1939, un escamot de la FAI va entrar a casa i es va endur l'automòbil, un dels cavalls i un dels carros. La Coloma Puig del restaurant «Ca la Coloma», que era de Girona, va veure passar el carro carregat de gent i el va conèixer pel rètol de «Servicio de Puerta a Puerta Madrid, Zaragoza y Alicante», l'única cosa que van recuperar perquè el van trobar a la frontera; però del taxi i del cavall res de res. Això va suposar un greu revés pel negoci en aquelles circumstàncies tan difícils. L'oncle, ja amb l'ajut d'en Paco que, al contrari d'ell, de seguida va ser un xofer consumat. Per cert, aquells van ser els anys heroics dels taxis perquè servien per tot; era estranya la nit que no venien a trucar al pobre Paco per portar a corre-cuita a Mataró a una dona que anava de part o algú que s'havia posat greu. En aquests taxis se n'hi havia mort més d'un i també hi va néixer més d'una criatura. En un cas d'aquests, en Paco va haver de fer de llevadora, i després el van fer padrí de la criatura. Finalment, només van quedar-hi dues tartanes que encara feien petits trajectes, generalment des de l'estació del ferrocarril a les parts altes del poble i finques de l'extraradi, i com a molt fins als pobles del costat. Això sí que es va acabar del tot amb el traspàs del negoci l'any 1957, tot i

que encara en corrien pels pobles de pagès, sobretot els estadants de les masies, que utilitzaven les tartanes per anar a missa o fer diligències. Amb la generalització dels automòbils Seat 600 i 2 CV, van desaparèixer del tot, d'una manera gairebé sobtada.

L'oncle va traspasar el negoci l'any 1957, tenia 76 anys. Quan es va generalitzar l'ús de l'automòbil particular, el

negoci del taxi va deixar de ser-ho i, el mateix s'esdevingué amb el transport amb animals. Finalment, en Paco va demostrar-li al seu pare que se s'estaven fent més savis que rics i van traspasar el negoci. Però els nous propietaris, per sortir-se'n, van derivar-lo cap als camions i les excavadores; una època s'havia acabat i n'havia començat una altra. Altres famílies com la nostra van evolucionar cap als autocars i algunes, com els Pujol de Lloret, han arribat a ser empreses importants del ram. Francesc Solé Gibert, casat amb l'única filla de la Fonda Carqués, primer fa ver una incursió molt esforçada en l'hosteleria i després es va passar al sector immobiliari en el moment en el que la construcció estava començant a pujar. El que és segur és que finalment va trobar un tipus de negoci que feia per ell i li agradava, i crec que li devia anar bé, molt més que els taxis i els carros.

Una curiositat com a epígon

Una cosa que sempre m'ha resultat curiosa és que el besoncle Joaquim Gibert Codina, la branca del qual seria la que va agafar l'ascensor social cap a la burgesia barcelonina, va tenir també un negoci relacionat amb el transport marítim. «La Costa de Llevant» (núm. 24 de l'11 de juny de 1910, p.5) felicita efusivament el meu besoncle Joaquim Gibert i Codina, per l'adquisició de la important agència de transport marítim de Barcelona, que pertanyia a León de Buen. Joaquim Gibert però, ja feia anys que portava la gerència, primer ja devia gestionar-lo i després en fou el seu propietari. El més curiós, en un país com el nostre, és la continuïtat que han tingut els seus descendents, que han conservat el negoci fins a l'actualitat. Després de Joaquim Gibert Codina (*Canet 10/12/1843 +BNA 1918) va continuar-lo el seu fill Joaquim Gibert Nogués (Barcelona 1877/1963); després el seu nét Joan Gibert Villa (Barcelona 1929/2008), i actualment el seu besnét Joan Gibert Busquets. D'empreses d'aquest calibre que es mantinguin més de cent anys en mans de la mateixa família no n'hi ha pas gaires. Penso que deu existir un gen Gibert del transport que es va transmetent des del segle XVII, com a mínim.