



**Records d'una família de carreters: els
Jiballí de Vimbodí**

Jordi Jiballí Cuadras



Records d'una família de carreters: els Jiballí de Vimbodí

Jordi **Jiballí Cuadras**

famjibmar@gmail.com

Carrer del Bisbe Morgades, 7, 1r 1a

08560 - Manlleu

Resum: Han estat molts els oficis que han desaparegut els darrers anys. El de carreter n'és un. Avui ja no es construeixen carros; però abans a gairebé tots els pobles hi havia un carreter que feia i reparava carros. Per sort tenim els records que ens poden traslladar a temps no gaire llunyans quan l'activitat als tallers dels carreters o ferrers era constant.

Paraules clau: carreter, carro, Vimbodí, carreteria, ferrer, fusta, ferro

Abstract: There have been many jobs that have disappeared in recent years. Carter is one of them. Today carts are not built, but before now in almost every town there was a carter who made and repaired carts. Luckily we have the memories that let us move in a not too distant time when the activity in the workshops carters or blacksmiths was constant.

Keywords: carter, cart, Vimbodí, carter's trade, blacksmith, wood, iron

Introducció

Els Jiballí han estat una nissaga de tres generacions dedicats a la fabricació de carros i altres menesters al poble de Vimbodí i Poblet. El meu pare ha estat el darrer dels carreters de Vimbodí.

Dels records del meu pare, a manera d'introducció, serveix el següent fragment:

«Jo vaig treballar, amb l'avi i el pare, en un temps que tot estava descobert, vaig fer carros de trabuc, pastera o bolquet, carros de bocoi, però principalment carros d'escalada. També vaig fer rodes de tartana, que són de diferent construcció que les habituals dels carros d'escalada. Certament no vaig fer cap tartana, però hi vaig fer remendos.

A més de carros a la nostra carreteria feien forcats per llaurar, diabletes per batre, bastiments per a rodets, rampills, diables, rodables i tota mena de mànecs per tota classe d'eines: dalles, arpiots, xaupes, etc. També per la singularitat de la instal·lació a Vimbodí dels forns de vidre, a casa fèiem

eines per a ells: atacadors, xapadors i una infinitat de coses que avui en dia no es coneixen ni se'n sap la utilitat».

Carreters i fusters a Vimbodí

A Vimbodí sempre hi ha hagut bons tallers de carreters i fusters. D'entre els primers, podem citar Delfí Caixal i Ríos o Josep Jiballí i Ninot. D'entre els segons, cal destacar la feina dels germans Ramonet i Emili Coch que, a més de tirar endavant el seu negoci de manera destacada amb feines d'importància per la seva qualitat, van ensenyar l'ofici a pràcticament tots els fusters que, posteriorment, endegaren la seva botiga a la vila: Rafel Albes, Lluís Vallverdú *Valent*, Antoni Amorós i un llarg etcètera d'altres operaris que si bé no van ésser capaços de fundar negoci propi, sí que es pot dir que aprengueren tots els aspectes bàsics de l'ofici.

El primer de la família en treballar la fusta, a la darrereria del 1800, fou l'avi del meu pare, Josep Jiballí i Ninot. El seu pare era paleta i treballava pel seu compte. Sempre he sentit explicar que va venir a Vimbodí per a la construcció de les capelles laterals grans del temple parroquial i que, després, acabada la construcció, s'establí a la vila. A casa resten, de la seva època, uns ternalts amb la corriola de fusta. Es deia Josep Gebellí i Fortuny i havia nascut a La Canonja.

Es pot observar el canvi del cognom a través de les generacions en la meva família, de manera que ha evolucionat de Gebellí a Jiballí.

En Josep Jiballí i Ninot va començar a fer de fuster aprenent l'ofici a Casa Xanguet de l'Espuga de Francolí. Quan va ésser fadrí –amb paraules d'ell mateix–, avui en diríem oficial, va anar a treballar a Blancafort a Casa Oliveres, en aquest taller s'alternava la feina de fuster i amb la de carreter. Desconec la data exacta de quan s'establí a Vimbodí, però ho va fer en casar-se amb Teresa Cunillera i Franquet.

Respecte al primer taller de la meva família, puc dir que fou instal·lat inicialment a la carretera de Vallclara, a la zona que actualment coneixem com el magatzem de gra i fruits secs de Cal Batlle Vell. L'obrí en un cobert que no era de la seva propietat. Posteriorment, es traslladà als baixos de la casa familiar, al raval de Lleida –després Anselm Clavé. Davant de la carreteria hi havia un abeurador per als animals i una font d'aigua potable.

En aquest darrer local hi treballaren tres generacions: ell, Josep Jiballí i Ninot; el seu fill, Salvador Jiballí i Cunillera, i el meu pare, Josep Jiballí i Dolcet.

El meu besavi, Josep Jiballí i Ninot, va alternar les feines de carreter i de fuster, ja que aleshores hi havia pocs carros al poble, només n'hi havia a les cases riques, i molts pagesos eren mitgers. Amb el pas dels anys la feina a la carreteria va anar augmentant i desplaçant cada vegada més la de fuster.

L'avi, Salvador Jiballí i Cunillera, va començar l'ofici amb menys de catorze anys i va anar d'aprenent a Cal Rueda de l'Albi. Quan conegué l'ofici millor,

es traslladà a Mollerussa a treballar com a fadrí a la carreteria coneguda del carreter Boig, perquè el seu propietari es morí. Sempre afirma que aquest carreter tenia molta feina i fama de bon constructor. Allí, hi restà fins que es va casar a Vimbodí amb Pepa Dolcet i Gassió. Llavors continuà el negoci del seu pare.

La mestressa del taller de Mollerussa sempre volgué que l'avi comprés el seu taller i realitzaren, ell i el meu pare, llavors jovenet, un viatge en aquesta població per entrar en tractes. Estaven a punt d'adquirir-la i de traslladar la família a Mollerussa, però esclatà la guerra civil. Això féu que es trenquessin els tractes amb la viuda del Carreter Boig i el meu avi restà a la vila en el negoci familiar. Finalment, el taller de Mollerussa –en no quedar-se'l ell– fou adquirit per un tal Simó.

A casa tenim diferents llibres que són dietaris de feines fetes al taller familiar, de fuster o de carreter, indistintament. El més antic que conservem és del besavi. A la primera pàgina hi ha feines fetes pel Castell de Riudabella. A la primera ratlla, hi consta la venda, a D. Pedro Gil, d'un carro de trabuc. Aquesta venda es féu el catorze de gener de 1899 per un valor de cent vint pessetes. Malgrat tot, el meu pare afirma que el seu avi començà a treballar abans del 1899 i deu ser cert ja que, en el mateix dietari, hi ha referències en pàgines posteriors i per a altres clients, dates més antigues.

També, d'aquest dietari, cal remarcar que les feines cobrades apareixen tant amb metàl·lic com en espècies i que, per tal d'anul·lar el deute es feia una «x» a sobre, popularment «fer la creu».

Respecte a Delfí Caixal i Ríos, sembla ser que va aprendre l'ofici amb la meva família i que després s'instal·là pel seu compte per desavinences amb nosaltres. El meu pare diu que la seva padrina li repetia: «Vés ensenyant l'ofici, que després et prendran la feina». Actualment, estic casat amb una néta de Delfí Caixal i ella desconeix on tenia el taller el seu avi. D'aquells temps, solament en resta un bell banc de fuster als baixos de la casa familiar, al raval de Lleida, davant del xalet del Paulet, al costat de Cal Banqué.

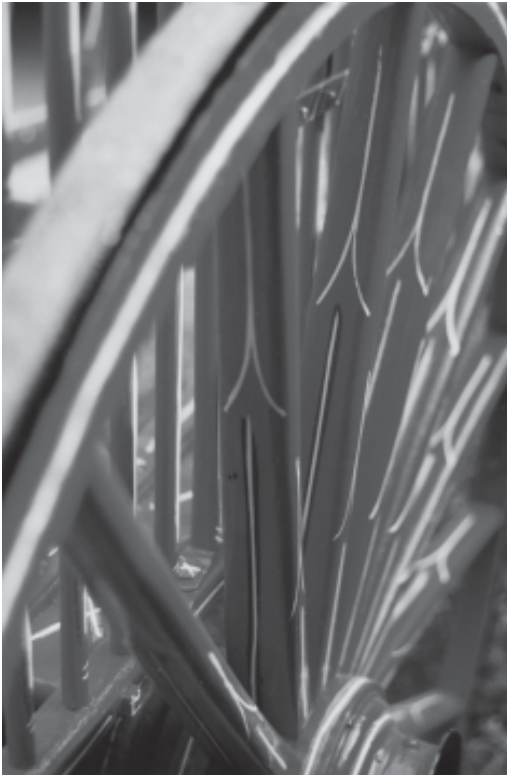
El taller o la carreteria

El taller que jo recordo de Cal Jabalí, per tant, és un taller en franca decadència, ja que vaig néixer el 1962. Era llarg i estret, amb una única porta d'accés de dos fulls, oberta cap al carrer, que donava accés al negoci i a l'habitatge. En la part posterior del full de la porta, mil pinzellades de colors donaven un gruix i un cromatisme original difícil de descriure. A la façana, a la dreta de la porta, sobresortia la visera d'una bústia encastada de Correus, que es recollia a través d'una porta interior. Al primer pis, només hi donava llum directa del carrer gràcies a una petita finestra situada al damunt de l'esmentada bústia. Al segon pis, hi havia un únic gros balcó, centrat a la



Postal d'època. -Vimbodí 8, Calle Mayor (Ed. J. Romeu): Vimbodí.

Raval de Lleida, avui carrer Anselm Clavé. Al fons, la portalada rodona de la ferreria de cal Pales i a l'altre costat del carrer el col·legi de les Germanes Carmelites



Detall del ratllat d'una roda de carro

façana i a les golfes de sostre baix; tres petits finestrals d'arcada donaven el remat final, fins a la teulada que sobresortia.

La primera vista que impactava del taller era que en un primer terç tenia doble altura per tal de poder maniobrar la fusta de dimensions considerables. Al bell mig, hi havia la màquina d'obrar elèctrica i entre aquesta màquina i la porta d'accés, una petita banqueteta de fusta per seure i, a terra, envoltada per les rajoles rústiques del paviment del taller, destacava una pedra plana i grisenca per poder picar-hi amb seguretat. Al mig de la porta hi havia, tapat amb fustes, el pouet per picar les rodes. A l'esquerra hi havia penjats un trepant i una serra de dues mans. A la dreta, dos graons iniciaven l'escala d'accés a l'habitatge. I darrere la mateixa paret de la façana, entre la porta d'accés del carrer i la porteta de la bústia, al costat dels graons, hi havia un petit i bell armari encastat, estret i alt, on es guardaven enformadors, gúbies, compassos de ferro, rossets, filaberquins, xerracs, etcètera. En recordo les frontisses de cuir, hi restaren fins que el taller fou desmantellat per construir-hi una casa nova. Continuant per la dreta, i encara al primer terç del taller, sota l'escala s'apilaven uns quants botons, obrats o no, i les destrals planes de carejar; també hi havia un gros tros de figuera per poder assolar-hi i treballar les peces amb l'aixol. A la dreta, a la part alta, a l'altura del primer pis, davant del trepant i la serra penjades, hi havia un corredor de l'escala amb una llarga barana de ferro. Les escales d'accés a l'habitatge eren fetes de rajola i quadrons gastats de fusta, al final del primer tram hi havia el càntir de terra negra de Verdú, ple d'aigua fresca, vora la porta de l'habitatge. La llum del taller entrava al menjador de l'habitatge a través d'una finestra que s'obria en córrer damunt d'unes guies –jo sempre la vaig veure coberta amb una cortina de cilindres de paper esgrogueït i boletes de vidre verd botella–. Al costat d'aquesta finestra, hi havia els calendaris, s'amuntegaven un damunt de l'altre, amb el de l'any en curs damunt de tots.

En el segon terç del taller, més baix de sostre, a la dreta hi ha havia un banc de fuster amb espai suficient, entre banc i paret, perquè l'operari pogués treballar. Damunt del banc hi havia l'escarabat, el ribot planxat i un got vell del forn de vidre per a l'oli d'untar les serres i la garlopa planxada, repenjades a la paret de la dreta, darrere del banc. Entremig de les eines hi havia tot de retalls de fusta plantats. A la paret de la dreta, també sempre hi hagué, clavada, una llauna d'assegurances contra incendis amb l'escut de Catalunya i repenjada a la paret una mola d'aigua, amb una pica de pedra, que es feia girar amb el peu, per esmolar les eines de tall. Damunt d'aquesta mola hi havia un caixó penjat a la paret, s'hi guardaven les broques, els pinzells, les pintures i les matrius de les lletres per marcar el nom de la família als carros de nova construcció. A la paret esquerra hi havia, primer, l'endoll de la màquina d'obrar; després, una prestatgeria amb diferents eines, d'entre les quals recordo els aixols i els filaberquins i, amb un clau a la post, el pot del greix per a les broques, i, a continuació, la bancada del torn, amb el motor elèctric damunt.

Les bigues de fusta del sostre, no gaire alt en aquest segon terç, anaven de dreta a esquerra i l'espai que hi havia entre biga i biga era aprofitat per mitjà d'uns travessers, per guardar-hi jocs d'estaques, raigs i eines entre les quals em sembla recordar les llimes; també era el lloc per col·locar-hi el llibre i algun quadern de notes de treball.

En el tercer i últim terç del taller –al qual s'accedia per sota d'una arcada, un espai que era més alt de sostre que el segon i no tant com el primer–, a la dreta hi havia un banc més bell, que jo sempre vaig veure sense utilitzar, en el qual hi havia, entre altres eines, les masses de fusta. A l'esquerra, per terra, hi havia boixes velles i els banquets per muntar escalades i, a continuació, dos aljubs, sempre plens d'aigua i fondos per mullar la fusta. Cal afegir que el terra d'aquest últim terç no estava enrajolat i era d'argila compactada, per la qual cosa desprenia una mena d'olor a humitat. A la paret del fons del taller hi havia una prestatgeria alta, amb pots de pintura i dissolvents.

Per finalitzar, davant dels aljubs, al fons a la dreta, hi havia la comuna, amb una cortina de sac per porta i sense llum.

La lluminositat del taller era més escassa a mesura que s'allunyava de la porta del carrer, però suficient. En el primer terç hi havia una bombeta de 100 W, amb una pantalla muntada de tal manera que podia pujar-se, baixar-se i acostar-se a voluntat. En el segon terç, hi havia la llum d'una altra bombeta de 100 W damunt del banc de treballar i del torn.

Un últim detall que recordo són el claus d'enllatar a la paret, a la biga de fusta de l'escala o a la biga de sota la barana del corredor del primer pis, dels quals penjaven tota mena de randelles, de totes mides i *clavegues*.

Per finalitzar, diré que un polsim envaïa tots el racons del taller i que l'olor de les serradures i els encenalls de la fusta que es treballava s'introduïa ràpidament al nas i en ocasions em feia esternudar.

El taller familiar deixà de confeccionar carros progressivament fins a l'any 1965, a mesura que s'anaven implantant els tractors i altres màquines al camp. I, a la fi, la seva activitat es reduí a efectuar remendos als pocs pagesos que encara duïen animal, els darrers de la vila foren Josep Farré, fill de l'Ambrós *Xivir* i el seu cavall, el Manolo, i el iaio Amorós, amb un carro d'escalada verd i ratllat groc i blanc. Després d'ells no restaren a la vila altres animals que algun cavall, de capritxós, per al passeig.

Ferrers a Vimbodí

Per tal de dur a terme el treball de la construcció d'un carro, s'agermanaven els tallers i la feina dels carreters i ferrers.

El pare m'explica que Ramon Cunillera, ferrer forjador de renom a Vimbodí, tenia situat el taller al costat mateix del portal de ponent –actualment una portalada quadrada de ciment i porta metàl·lica substitueix la de pedra amb arc rodó i portes de fusta obertes cap al carrer de l'antiga ferreria. Íntim amic

i company del besavi, Josep Jiballí i Ninot, plegà molt jove de l'ofici, ja que en temps de la Primera Guerra Mundial es dedicà a comprar carbó vegetal per exportar-lo a França, amb la qual cosa féu una bona fortuna. El renom d'aquest home li va valdre per ser mestre de molts ferrers ja que d'altres companys, amb taller propi, li enviaven els seus fills a aprendre l'ofici a la seva ferreria. De les aportacions que va fer a l'ofici, cal dir que fou el primer ferrer que portà a la Conca arreus amb dentals de ferro colat i que importà les primeres directament de França. També va ésser innovador en el muntatge de la màquina de fre sencera als carros d'escalada.

Ramon Cunillera era fill de l'Albi, a la veïna terra de les Garrigues; s'estava de fadrí a Cal Pales, una ferreria de Vimbodí. Sempre va ser el ferrer d'allí. El seu taller era als baixos del desaparegut portal vell; d'una banda, era l'última casa del carrer Major, de l'altra, donava al carrer Tras Muralla. Per coses de l'ofici –enveges–, un altre ferrer del poble el batejà amb el renom de Cagafred.

Ramon Cunillera traspassà el seu taller als germans Nadal, en Pep i en Sebastià, a qui havia tingut d'aprenents. En Sebastià va ser qui va transmetre els seus coneixements de ferrer i va ensenyar l'ofici al seus fills, principalment a en Josep. Els seus fills, en casar-se emigraren. El seu germà Pep morí jove, deixava el seus fills petits i dos d'ells feren l'aprenentatge a l'Espluga –ja que llavors ja s'havien separat els dos germans. Dels fills d'en Pep és l'única ferreria que resta fins als nostres dies, més recents, a la població. En Ton i en Sebastià treballaven junts. El primer sempre es dedicà a la fornal i a ferrar animals; el segon va ésser més traçut amb els nous enginys mecànics del taller, soldadura elèctrica, etc.

El taller, propietat del pare d'en Ton i d'en Sebastià, era a la raval de Lleida –després Anselm Clavé–, a l'esquerra del carrer mirant cap al portal de ponent, que va ésser derruït a principi de segle; així, en instal·lar-se les germanes Carmelites al poble, quedà al davant del convent.

L'obrador, de dimensions reduïdes, estret i llarg, estava instal·lat en una part d'una casa antiga, construïda, deien, pels monjos «frares» de Poblet com a premi a un vimbodinenc que els va ser fidel, en el temps que entre monestir i vila no hi havia gaires bones relacions. El sostre del taller era de volta de pedra rústica, ennegrit pel fum del temps i més aviat no gaire alt i l'escala d'accés a l'habitatge era dreta i de pedra. Jo recordo el taller dels germans Nadal, instal·lat al xamfrà de la raval de Lleida amb el carrer Girona. En entrar-hi, recordo que hi havia una atmosfera càlida i una llum especial, però no escassa, com de fluorescent i bombetes de 100 W a la vegada. Tenia la fornal encesa al fons a la dreta, fumejant, quasi tocant a les escales d'accés a l'habitatge i pertot arreu hi havia ferros de totes mides i dimensions, plantats o estirats a terra. Recordo una bella màquina manual de foradar, que estava fixa i que, en funcionar, desprenia uns encenalls lluentos, metàl·lics i platejats; de petit sempre em cridaven l'atenció, però no me'n la deixaven agafar perquè deien que em tallaria. També hi havia la cisalla per tallar ferro i munts de petits retalls que estaven per terra al costat. El pare, quan manegava alguna eina

de pagès, em demanava que hi anés a cercar una falca i també hi anava per aconseguir bocins més grans, que la canalla demanàvem o pispàvem per fer-ne palets per jugar.

L'enclusa era més o menys al mig del taller. Puc precisar que era a la dreta, a prop de la fornal, amb un martell damunt, sempre a punt. Al fons del taller també hi havia la màquina de recalcar cèrcols, amb el seu característic volant, encara que jo ja no la vaig veure funcionar mai, sempre la vaig veure plena de teranyines i pols. Per finalitzar, afegiria que recordo el banc de ferrar, al carrer, al xamfrà del carrer Girona amb el carrer Anselm Clavé, on resten –a la façana de cal Ferrer i cal Palau– les anelles per subjectar lligats els animals. Recordo el banc amb el Ton posant les ferradures a les cavalleries, quasi sempre mules; feia aquella feina que nosaltres també vàiem a les pel·lícules de l'oest americà, que tant ens fascinaven a tots plegats. També, recordo l'entranyable banc de fusta ennegrida i de potes de ferro que sempre era ple, de gom a gom, amb gent que explicava la seva o que passava l'estona –el meu pare entre ells– vora l'estufa de llenya al hivern i prop de la porta a l'estiu, de manera molt especial a partir de les sis de la tarda i fins a l'hora de sopar o plegar. Dels germans Ton i Sebastià Nadal em ve molt present el gruixut davantal de cuir fosc que, per al treball diari, duïen sempre posat; així com la gorra de visera que portaven al cap. Els germans Nadal eren oberts i francs, en especial recordo en Ton amb els seus crits i les seves respostes curtes, però sempre a punt de fer el que li demanessis o remenant un ferro a la fornal, el treia roig, el portava a l'enclusa i a garrotada seca, amb el martell, li donava forma. Tant a en Ton, el més gran, com a en Sebastià, el petit, he de dir que encara els he vist ferrar animals al carrer.

Encara afegiria que la meua mare l'últim dia de l'any, de bon matí, amb la fredor de l'hivern, quan hom deia haver vist l'home dels nassos, ella afegia, amb tota seguretat, que sens dubte devia ser al banc de cal Ferrer assegut vora la fornal per escalfar-se i que si volíem trobar-lo anéssim allí. Cal Ferrer a Vimbodí, sens dubte era un lloc de treball, però també era un lloc de trobada de la gent de pagès; s'hi parlava de les collites, del safareig dels veïns del poble, d'esports i de política.

A Sebastià Nadal, li he d'agrair que em facilités algunes dades i anècdotes del taller vell. M'explica que el seu germà i ell ferraven de quinze a vint animals diaris –que, generalment, eren mules i rucs–, de les sis a les deu del matí, i que aleshores a Vimbodí hi havia més de dos-cents animals. També anaven a ferrar a la finca de Riudabella, que comptava amb uns quinze animals, i al poble veí de Vallclara. De les feines conjuntes que feien amb la nostra carreteria, m'explica dues anècdotes. La primera és que el meu avi, Salvador, un dia mentre treballava va caure al clot d'aigua per refredar els cèrcols i que ell, que era al seu costat, el va treure ràpidament, evitant que s'escaldés. La segona és que el seu germà, Ton, quan ferrava rodes, per estalviar llenya al foc d'escalfar els cèrcols, els treia sempre abans d'hora, i com que eren freds llavors no podien ferrar la roda correctament i havien de tornar a posar els cèrcols al

foc, de manera que s'endarreriria la feina que tenien. Finalment, afegí que en aquells temps el treball més important que feien els ferrers era la reparació i el manteniment de les eines de la fàbrica del Forn del Vidre Samaranch, antiga fàbrica situada a la Cova, actual casa d'Anton Devat –forn del vidre vell, també Forn de Vidre d'Isidre Pons, i ja més recentment, la DAVSA.

També abans de la guerra hi havia un ferrer, en Pelegrí Pagès, que alternava la feina a la ferreria amb el treball de pagès i que, amb motiu del resultat final de la guerra civil, va marxar del poble. Era un bon operari, per no dir excel·lent, especialment en l'acabat de les eines de tall. El meu pare afirma que recorda que només treballava quan li venia de gust, aquest era el seu defecte.

De ferreries abans n'hi havia un altra a la plaça de les Roques que regentaven conjuntament Ramonet Ferre i Pep, de renom Malcarat.

La meva família i, fins i tot, el meu pare ha treballat amb totes tres ferreries, indistintament.

Avui en dia, de tots els ferrers de la vila, només resta obert el taller dels germans Nadal que regenta el fill de Sebastià, Jordi, i encara es conserva al nou local aquell vell sentiment d'acolliment.

Les matèries primeres

Per parlar de l'ofici de carreter, abans ho hem de fer de les matèries primeres que s'empraven en la construcció dels carruatges: la fusta i el ferro.

La qualitat de les matèries primeres influïa definitivament en el resultat final del treball, tant com la perícia i la destresa dels operaris.

Després ho farem de la construcció i com a feina típica agafarem la roda.

-La fusta

El meu pare m'explica que recorda que els carros que es feien a casa eren rudimentaris i molt artesans, s'aprofitava la fusta d'alzina dels boscos de Poblet o de les muntanyes de Prades i s'escollia per fer els raigs i les corbes. Les estaques, totes es feien de lluc o peu de grèvol, així com els descansos de lluc d'alzina. També el *joet* es feia de lluc.

La història de l'elaboració de la fusta bruta és molt llarga d'explicar: la tallaven i carejaven a mà, també a mà la partien amb una serra de quatre mans. El meu pare deia que ho feia conjuntament amb el seu avi a un costat i ell a l'altre, llavors s'havia de deixar estibada, en el cas de l'alzina aproximadament un mínim de tres anys.

Parlant de fusta, a la Conca, originàriament, s'utilitzava únicament la tallada als boscos i a les valls de les contrades del bosc de Poblet a Vimbodí i L'Espluga, la Vall a Montblanc, el barranc del Biern i les vores dels rius Anguera i Francolí-Milans a Vimbodí. Així, doncs, el carreter en primer lloc es procurava la fusta –la majoria de vegades tallant-la ell mateix, dels freixes vora el riu, i l'alzina i d'altres fustes al bosc. Així, a l'hivern anava al bosc i el carreter es convertia en llenyater, coneixia les eines pròpies de l'ofici: la destrat de

tallar, la de carejar, les serres de dues i quatre mans, etc. El seu ofici començava en plena natura i amb una feina de forçuts. Recordo que el pare m'explicava que hi anava amb l'avi i el carret, i que guarda records agradables d'aquell temps. Sempre em fixo, quan ell ve amb el meu germà i amb mi a fer llenya, en la forma que té de disposar la càrrega de llenya bruta al remolc, de ben segur que ell pot fer-n'hi cabre més que nosaltres dos. També cal dir el mateix de la manera de passar les sogues i de fer els nusos. De ben segur que són records d'experiències i lliçons apreses durant la seva joventut.

Les fustes que més s'empraven per a les feines de carreter eren: l'alzina, el freixe, l'om i el faig, i per a les feines molt puntuals: la figuera, el pi, el xop i el grèvol. De cada tipus, se n'apreciava les característiques de duresa, resistència, etc. El benefici de tallar la teva pròpia fusta al bosc, resideix en poder tallar els arbres en la lluna correcta, de manera que no es corca mai tant la fusta si es respecta la lluna; a més, així coneixies quant de temps feia que era tallada, dades molt importants a l'hora de treure el màxim partit a la realització de treball per part del carreter, en especial per al botó de la roda.

Després, els carreters, amb el tarannà dels anys i cada cop més, compraven la fusta al magatzem a cargues, a l'engròs i, fins i tot, es va arribar a demanar aplantillada, és a dir tallada de fàbrica. La fusta, que es comprava en magatzems no es podia considerar de la mateixa manera, el tema de tallar-la amb lluna no era respectat i es tallava tot l'any, si era necessari, de manera que quedava fora del control del carreter i no li convenia ja que per poder fer treballs puntuals era molt important conèixer l'estat de la fusta. També, i per tal d'assegurar-se que la fusta era prou eixuta un cop comprada al magatzemista, es deixava passar un temps mínim d'un any, en dipòsit al taller, sense obrar-la.

-El ferro

En els carros antics, molts dels elements de ferro bàsics, com el fuell, es feien de fusta. Després, la relativa abundància va fer utilitzar, cada cop més, ferro; de vegades, el vell d'anteriors carruatges, que era reutilitzat. La gent no la bitllava tant i no tenien tants cèntims com ara. La perícia del ferrer, de vegades, es convertia en mestria, ja que havia de saber aprofitar elements antics i confeccionar al forn els nous necessaris, en una vertadera obra d'artista forjador. Si exceptuem el fuell i la boixa, pràcticament tot el treball de ferro era realitzat de manera artesana al mateix taller del ferrer del poble.

La construcció de les rodes als carros d'escalada

Les rodes d'un carro són el secret del carreter; aquí, hi juga l'experiència d'algun fracàs, ja que no totes surten igual i algunes pateixen defectes; el més comú era el fet que cruixessin quan el carro anava carregat. En la seva construcció, hi participen tant el ferrer com el carreter. Les parts de fusta de les rodes són: botó, raig, corba, *turullons* i falques.

Les parts de ferro de la roda són: dos cercolets de botó,² maneguet, cèrcol de cul de botó, cèrcol de la roda i caragolam per acollar el cèrcol a les corbes.

Per treballar unes rodes començarem escollint un parell de rols de freixe que han de ser ben eixuts, com més eixuts millor. Així, al magatzem del carreter hi havia una pila de rols de freixe, normalment aparellats, ja al moment de tallar-los, i marcats amb roig o llapis negre per indicar la data en què l'arbre havia estat tallat i un mateix número pels que formessin la parella (1923, 6 marcant els dos rols). Hi ha moltes anècdotes que mon pare m'explica de la picaresca d'alguns carreters que marcaven els rols amb dates falses per tal de convèncer la seva clientela que la seva fusta era la millor, la més eixuta i la que, sens dubte, donaria més bon resultat. Altres també feien els botons amb rols d'alzina. A casa ho havien provat, amb l'alzina, però no van anar mai gaire bé, ja que el botó i el raig no s'agermanaven i en clavar-los s'escopien i el raig no acabava d'entrar. El meu pare també cita d'altres carreters que deien haver fet botons de fusta d'om o de garrofer, però ell no ho va provar mai.

Tots els rols per fer-ne botons han de ser tallats a una llargada d'entre 45 a 60 centímetres, apilats i endreçats uns deu anys aproximadament; llavors els més llastats es badaven i aquests eren el més bons, ja que els que no s'esberlaven en eixugar-se tenien caps de mort amagats; o sigui que, els pastors, per tal de donar de menjar al bestiar –a les cabres els agrada molt rosegat el freixe– havien tallat rames o llucs i aquests apareixien en desbastar el botó i donar-li defectes, molt més accentuats quan sortien en forma de fusta morta –negra– al lloc on aniria un pontet del botó. Tornant al botons llastats, que es badaven en eixugar-se, per tal de solucionar el defecte en utilitzar-los per a la construcció de la roda, es posava una falca que ajustés amb el badat. Fet això, el botó s'arrodonia. Primerament es treia l'escorça o pell i es carejava amb la destreal que únicament té tall per un costat de la fulla; se senyalava i després amb la garlopa s'acabava d'arrodonir. Aquest era el procediment manual emprat per l'avi i el besavi; posteriorment, amb la mecanització s'arrodonien amb la serra i el torn.

Un cop arrodonits es posaven al tornet de senyalar. El procés podria distingir les següents parts:

1- Prendre la mida de la boixa més tres centímetres, que seria la llargada total del botó.

2- Senyalar el davant i el cul del botó pel maneguet i el cèrcol del cul de botó, respectivament.

3- Senyalar l'amplada a què han de col·locar-se els cèrcols centrals.

4- Senyalar l'amplada que ha d'agafar el forat del raig clavat, en muntar-se la roda.

5- Fer, amb un compàs, les partions per poder fer 16 o 18 forats iguals, segons el botó de la roda que es munti.

6- Fer que els forats per als raigs coincideixin cadascun amb el seu contrari. Finalment, es col·loca el botó a la banqueta de foradar.

Antigament, el procés que continuava després de senyalar el botó era fer amb una barrina de dues mans mig forat per banda i que els primers quatre forats formessin una creu; vulgarment, al procés, se l'anomenava fer la creu.

Un cop fets els setze forats amb la barrina, es començava a esgubiar. Les eines emprades eren la gúbia i la maça de fusta. I es procedia de la mateixa manera que amb la barrina per fer la creu. D'aquesta manera el forat contrari escopia la fusta que es treia i que sobrava. A més, amb molta perícia i habilitat es feien els forats més amples de fora que de dins i amb una petita inclinació cap a la part de fora del botó. A poc a poc, veiem que els forats es creuaven a l'interior del botó, fins que arribava el moment que la part central es buidava.

Després de fer els forats s'espuntava, es rebaixaven les puntes. El següent procés era marcar el centre dels rols per tal de posar-los al torn. Els primers eren manuals i giraven amb la força que els donava un operari, manualment, i la velocitat s'aconseguia mitjançant un volant, en el de casa nostra el volant era un cercol de ferro d'una roda i les politges eren rodes de fusta massisses. Després, amb l'energia elèctrica s'hi acoblà un motor i la feina es va tornar més senzilla i no tan cansada. Amb el torn, s'aconseguia donar al parell de rols el mateix perímetre i, a la vegada, convertir-los en cilindres de fusta polida. A partir del cilindre es feien els rebaixos que configuren la forma comuna de botó. Cal tenir en compte que cada carreter en tornejat feia una marca o treball per tal de distingir els botons obrats per ell. La meua família feia tres petits filets concèntrics a la part del davant del botó.

Les parts de botó són les següents:

- 1- Davant, on posarem el maneguet de ferro.
- 2- Després, un petit espai tornejat.
- 3- L'espai per al cercol del davant.
- 4- L'espai per clavar els raigs.
- 5- L'espai per al cercol de darrere.
- 6- Un altre tros tornejat.
- 7- Un altre lloc per posar el cercolet del cul de botó.

La llargada del botó, depenia de la de la caixa que es feria servir en el treball, més uns tres o quatre centímetres per amagar-hi la volandera del fuel·l.

A cada zona de pagès, per les seves característiques geogràfiques o climàtiques pròpies, es construïen els carros amb un número determinat de raigs; per exemple, al Camp de Tarragona, a l'igual que a la Conca, el costum era posar-n'hi setze, en canvi, a la Ribera d'Ebre-Tortosa, n'hi posaven entre divuit a vint-i-un, de raigs. També la finalitat o les mides del carro influïen en la construcció d'una roda determinada amb un número de raigs concrets; els carretons de paleta en portaven menys que les màquines de segar, però l'habitual era trobar carros d'escalada en els quals els raigs oscil·lessin de divuit a catorze, els més grossos i els més petits, respectivament.

Fet això, el botó quedava a disposició de posar-hi els cercols. En aquesta operació intervenia el ferrer. El treball rebia el nom de ferrar el botó i consistia



Josep Jiballí i Ninot (1863-1940)



Salvador Jiballí i Cunillera (1890-1960)



Josep Jiballí i Dolcet (1920)
Fotografia dels anys quaranta

Josep Jiballí i Dolcet, l'any 2010



a posar els cercolets calents, un a cada costat del pontet i, l'altre, al cul del botó.

De moment, deixem el botó o part central de la roda, i parlem dels raigs. La fusta que s'utilitzava habitualment, per als raigs, era l'alzina. També, en ocasions, per fer reparacions o remendos, s'utilitzava el freixe. Les dimensions, la llargada, el gruix i l'amplada del raig, depenien molt de la mida de cada carro. El procés començava obrant la fusta d'alzina en brut, es marcava amb una plantilla el raig, que després es desbastava, cantejava i polia. També cal mencionar l'operació de fer el repeu amb la característica forma de falca, un xic més gran que els forats fets al botó i amb uns treballs per tal de donar-li la consistència adequada. Aquests últims treballs començaven *esgaltant* el peu del raig, és a dir, afuant-lo pels dos costats i pel darrere, mai del davant que és el cantó més ample del raig. Feta aquesta feina, calia donar un cop de serra a cada galta del peu del raig per tal de deixar-hi feta una unglia i aconseguir, d'aquesta manera, que el raig quedés més fort quan entrés al botó.

Cal afegir que era costum dels carreters tenir una sèrie de recanvis fets, i a punt, per tal d'agilitzar-ne al màxim la construcció. Així, en el temps de poca feina, a l'hivern, es preparaven jocs de raigs, estaques, corbes, socs, etc. Tot era a punt per solucionar qualsevol avaria de la manera més ràpida.

Preparats el botó i els raigs, cal dir que no seria possible clavar-los als forats pertinents, si aquest botó no el fessin tornar pasta. Per fer-ho, es necessitava una caldera amb aigua i una mica de sal, es feia bullir l'aigua i quan arrencava el bull hi posaven el botó. A casa, bullien diferents jocs de botons alhora (tres al matí i tres a la tarda) i, per fer-ho, els posaven a la caldera, deixant passar una mitja hora entre un i l'altre, aquest temps era el que es tardava a muntar una roda.

Després de bullir tres hores el primer botó, el treien. Apuntaven els raigs uns tres centímetres. A continuació, amb la roda plana a terra, un dels operaris pujava damunt els raigs oposats als quals es pensava picar, per travar-los amb el seu pes. L'altre operari, amb un mallet i a garrotada seca, els feia entrar. Els dos operaris es bellugaven per fer la mateixa operació amb tots els raigs i a cada roda. Així, tots el raigs entraven al botó fins a la petita senyal del repeu.

Llavors calia *donar-los bloquer* o sigui una petita inclinació cap al davant del botó, ja que una roda totalment dreta és falsa. L'operació s'aconseguia posant una galga al raig. Aquest aparell bàsicament és un regle de fusta que, en un extrem, porta un forat amb un cargol de roscat de llima que serveix per acollar-lo al centre del botó i, a la part alta, una fusta horitzontal que regula, si no es mou, la mateixa inclinació per a cada raig. Els altres elements necessaris per *donar bloquer* a les rodes eren una maça de ferro de sis o set quilos, el sot i dues fustes, semblants i consistents, per tal d'acostar o allunyar el raig que convingui. Tots els tallers tenien un sot estret i llarg d'un metre de fondària, al fons del qual hi havia una pedra amb un petit forat per posar-hi el cap del raig. A cal Jabalí era al bell mig de la porta d'entrada.

Descrits tots els elements, cal explicar la feina de *donar bloquer*. A la roda enrajada calia col·locar-hi la galga, acollada al centre del botó per mitjà d'un cargol de roscat de llima. La fusta de l'altre extrem de la galga es graduava per donar la inclinació necessària al raig. Després, calia posar la roda al sot i col·locar el raig oposat al qual es pensava començar a galgar a l'interior de la pedra del pouet per tal que quedés fixa i no es bellugués. Al darrere del botó de la roda, s'hi repenjava una altra peça de fusta per tal que quedés estrebada i ben vertical. Per continuar la feina calien dos operaris, l'un entrescava amb les dues fustes i acostava o reculava els raigs a la fusta horitzontal de la galga; l'altre voltejava la maça per picar ben fort el raig, acabant-lo de fer baixar fins al seu límit. Cal afegir que al cap del raig, per tal de no trencar-lo amb el cop, s'hi posava una argolla de ferro. Aquesta feina era un xic pesada, però molt bonica, ja que per tal de donar un cop fort i sec al raig, es ventava la maça de ferro; és a dir, en lloc de deixar-la caure, se li feia donar una volta sencera en l'aire i, si fallaves el cop, adéu-siau raig, perquè el trencaves i llavors venia la feina de treure el raig i posar-ne un de nou, amb el perill afegit de trencar el pont del botó. Sembla impossible que pogués quedar un bocinet tan petit de fusta al pont, entre raig i raig, cèrcol i cèrcol; es diria que allò s'havia de trencar, ja que amb prou feines quedava fusta i en embotir-hi el raig totalment, semblava que s'hagués de rebotar. Sort dels cèrcols en calent que s'hi posaven, després de picada la roda.

La roda que es picava abans no es refredés ni endurís massa la fusta, calia que es foradés amb la barrina d'extrem a extrem de botó i, després, calia pintar el botó i un pam del raig amb mini electrolític. Calia deixar fer al temps la resta, ja que s'havia de deixar eixugar la roda, potser un any o fins que s'afluïxessin els cèrcols del botó. Llavors el ferrer els estrenyia de nou i els tornava a posar.

Passat aquest temps de repòs de la roda, calia bastir-la amb les vuit corbes, una altra perfícia del carreter. Les corbes eren fetes de l'alzina que sol tenir una corba natural. Amb una plantilla se senyalaven i, posteriorment, s'havien de serrar i polir. Llavors es veia el centre de la roda i amb un compàs se'n senyalava l'alçada, per donar a tots els raigs la mateixa mida; les més usuals eren de set, set i quart o set i mig pams. A continuació, calia marcar la metxa a cada raig i, després, amb un toc de fusta, mirar que totes les puntes dels raigs separessin per igual. El següent procés consistia a posar quatre corbes per sobre de les metxes, deixant espai entre elles per posar-hi una altra corba. Aleshores se senyalaven aquestes quatre corbes a partir del bell mig de la roda o centre del botó. Fet això, es posaven les quatre restants, damunt les corbes anteriors, en els espais que restaven, per senyalar-les igualment.

Ara, explicarem el mètode que s'utilitzava per identificar les corbes i els raigs que els corresponia a cadascuna. Es començava senyalant dos raigs seguits i la corba que els corresponia amb una marca concreta «X»; aquesta corba rebia un nom d'1 a 8 i la seva roda parella de 10 a 80. Així, quedaven

totalment identificades les corbes i els raigs. Aleshores, calia serrar amb un escaire totes les puntes de les corbes, excepte una punta de la 7 a la 8 i de la 70 a la 80. A continuació, i una a una calia presentar-les damunt de la roda, era llavors quan se senyalava definitivament la punta de la 7 a la 8 i de la 70 a la 80 a la seva roda parella, tenint en compte que badés entre corba i corba el gruix d'un duro de plata, perquè en ferrar la roda amb el cèrcol es cloïa i s'agafava un xic més de *bloquer*, que prenia la forma de les barnilles d'un paraigua. Amb el rosset se senyalaven les metxes i les barbes o testes de la corba i, llavors, es foradaven i s'esgubiaven de tal manera que en cada forat quedés lloc per posar-hi una falca. També calia fer els forats als extrems, pels *turullons*, que eren petites peces d'alzina d'uns vuit centímetres, semicilíndriques (en forma de bóta), que unien dues corbes i donaven a la roda una gran consistència.

Acabats els treballs de les corbes, es començava a muntar la roda definitivament. S'iniciava el muntatge per a la corba d'1 a 8 i després es continuava amb les consecutives. Un cop apuntades les corbes, es posaven les falques per a la metxa. Llavors, calia posar la roda plana a terra i amb un mallet es picava la corba i la falca per fer-la ajustar. Ajustada la roda, partint del centre de la mateixa, amb un compàs se senyalava, novament, el perímetre de la roda per damunt de les corbes. Fet això, calia bugir la roda; o sigui, amb una serra francesa, de dues mans, calia tallar totes les corbes, seguint la marca del perímetre fet amb el compàs. Aquesta feina la feia un sol operari, que treballava amb els dos braços, per tal de moure la petita serra allunyant la fulla cap al davant i de dalt a baix. Era una feina molt pesada, ja que, a tot això, cal afegir-hi la duresa de la fusta d'alzina. En l'últim període de construcció de carros, es bugia la roda amb una serra cinta i, per tal de dur a terme aquesta feina, calia suspendre la roda amb una cadena per al botó al sostre.

Acabada aquesta operació en les dues rodes, tornava a intervindre el ferrer, ja que el següent treball consistia a posar el cèrcol o la llanta de ferro damunt la fusta de les corbes. El ferrer havia de mesurar el perímetre de la roda. A partir d'aquesta mida es tallava una llanta un xic més petita. Després calia donar la curvatura al ferro; per fer-ho, el ferrer disposava d'una màquina que es distingia de les altres del seu taller per semblar el timó d'un antic vaixell. Finalment, havia de soldar els extrems, per fer-ho els escalfava al forn i després, els donava forma a cop de martell, valent-se de l'enclusa. Durant l'operació calia fer les degudes comprovacions respecte al perímetre del cèrcol, ja que aquest devia ser el més exacte possible, d'acord amb les mides preses i un xic més petit que el perímetre de les corbes. També cal dir que, en l'última època, ja se soldava, de manera habitual, amb elèctrodes i no la forn.

Finalment, al bell mig del carrer, a terra, es feia foc viu per tal d'escalfar la llanta novament i, ara, en la seva totalitat, per tal que es dilatés i entrés a la roda, en calent. El cèrcol, un cop calent, per mitjà d'uns ganxos es col·locava damunt la roda. Llavors, ràpidament calia mullar la fusta de la corba

per tal que no es cremés, també cal tenir en compte clavar provisionalment el cèrcol a les corbes per mitjà d'uns claus. Quan la roda ja era freda, aquests claus del cèrcol es retiraven, el carreter polia novament les corbes amb la garlopa i, pels forats dels claus al cèrcol i amb una broca, havia de foradar les corbes amb el filaberquí. Posteriorment, per tal que la llanta quedés totalment unida a la roda, es col·locaven en aquests forats un cargols de cabota plana, que s'encastaven a la llanta, roscats a la corba. El ferrer també aprofitava per col·locar els cèrcols restants del cul del botó i del maneguet.

Restava per donar per acabada la roda, col·locar-hi la boixa. La boixa és el coixinet del fuell. Primer, calia buscar el centre de la roda i senyalar el forat on s'havia de clavar la boixa, que havia de ser el més ajustat possible. El forat es realitzava manualment amb la gúbia i la maça de fusta. Fet el forat s'apuntava la boixa i, amb una maça de ferro que acostumava a fer de deu a catorze quilograms, a garrotada seca, es feia baixar la boixa al seu lloc al botó. Un cop clavada es comprovava que girés la roda el més centrada possible, de no ser així, *retallava*. Hi havia una sèrie de dites populars, molt adients, per indicar l'anormalitat d'aquella roda mal centrada que feia patir l'animal, el feia anar guerxo i deixava trilles al camí, les més comunes eren que *feia la senyora* i que *remenava*.

Bibliografia

Per aprofundir més en el tema dels carreters, les seves eines i el seu vocabulari podeu consultar la següent bibliografia:

- BALAGUER RIMBAU, JAUME. «El carro i el carreter a Altafulla: petit esbós». *Tartrana: Recull de coses nostres*, 33 (1984), p. 81-88.
- CASTELLVÍ MARTÍ, LLUÍS. *L'ofici de carreter*. Montblanc: Museu-Arxiu de Montblanc i Comarca, 1998.
- GUINJOAN I FERRÉ, Modest. *Aproximació a l'ofici de carreter*. Riudoms: Centre d'Estudis Riudomencs Arnau de Palomar, 1987.
- VERT I PLANAS, JOSEP. *Carros, tartanes i galeres: carreters i ferrers: oficis en el record*. Torroella de Montgrí: Museu del Montgrí i del Baix Ter, 1993.

Rebuda: desembre 2010
 Valoració: Manel Martínez García
 Acceptació: gener 2011