

Els vehicles

La roda fa força temps que està inventada, però el seu ús aplicat al transport és més aviat recent en la història del poble de Fals. El motiu és que per fer córrer vehicles proveïts de rodes cal una carretera mínimament llisa i estable, i aquesta circumstància no es donava en la nostra terra. Prou hi havia camins que anaven d'un lloc a l'altre, però eren viaranyes estrets i bastant accidentats que no permetien el pas sinó d'un home o una bèstia. El transport es feia a bast, mitjançant sàrries, "arganells" o "catantingues", i altres estris que s'utilitzaven per assegurar la càrrega sobre l'esquena de l'animal. Quan no es disposava de bèsties de càrrega, fet bastant habitual entre la classe treballadora, eren les persones qui havien d'encarregar-se de la feixuga feina de transportar els feixos de llenya, les garbes, els sacs, cistelles, etc. Per portar els raïms de la verema a les tines de l'amo se solien utilitzar unes barres rígides, anomenades semalers, entre les quals un parell d'homes carretejava les portadores.

A partir de la meitat del segle 19è es van començar a eixamplar els antics camins rals i els caminets que comunicaven les cases entre si i amb els trossos, de forma que permetessin el pas d'un vehicle que va significar una autèntica revolució en el transport rural; el carro. El rendiment de les vinyes va fer possible que els parcers tinguessin prou poder adquisitiu per comprar, primer, una mula o un ruc, i després, un carro. El model que es va imposar aquí va ser el típic carro amb baranes de barrots, amb algunes variants, com el carro de trabuc. La demanda de carros va ser tan gran en el conjunt dels països, que va originar una indústria que va crear molts llocs de treball. Calia treure del bosc determinats tipus de fusta, donar forma a les diverses peces, i encaixar-les al taller del mestre de fer carros. S'utilitzaven fustes diferents per fer cada peça, buscant ara la lleugeresa, ara la resistència.



Traginer

Segons el Costumari Català recopilat per la Mancomunitat de Catalunya l'any 1920, hi havia carros de torn, mitjans, de pagès, de terraire o de trabuc. Les corbes, les peces en forma de circumferència que formen la roda, eren de fusta d'alzina. Les baranes eren fetes de faig, però

també es podien fer de freixe, om o acàcia. Els raigs i el botó sempre d'alzina. Els braços de faig. A més a més, hi havia la contraperna, l'estacada, les "palmelles", el capçalet i l'empostissat. També intervenien en el procés de fabricació ferrers especialitzats, que es cuidaven de fabricar les llantes de les rodes, els eixos, i els reforços metàl·lics de l'estructura.



Camió del Molí de Boixeda

En un cens d'animals de treball que va fer l'Ajuntament el 1947, en conjunt les cases de Fals disposaven de 80 animals, entre mules, cavalls i rucs, i de 68 carros, pràcticament un per cada casa. Els carros tenien un número de matrícula, que figurava en una placa de llauna fixada en un costat, que es renovava cada any i costava 10 pessetes. Per protegir els ocupants del fred i la pluja, el carro s'equipava amb una "vela" o lona. Per circular a les fosques, els carros portaven un fanal, però la llum era tan minsa que les topades no eren rares, sobretot quan els cotxes van començar a freqüentar les carreteres. Els carros no corrien gaire de pressa, però de vegades podien resultar perillosos i molts pagesos van perdre la vida a causa d'accidents, provocats quan l'animal s'esverava o el carro bolcava. "El carro no coneix l'amo" deien els vells.

Els automòbils es van inventar a finals de segle, però la modernitat va trigar bastant en arribar a Fals. La primera pega era que no hi havia cap carretera empedrada al terme, inconvenient que es va solucionar els anys 20 amb la construcció per part de la Diputació de la carretera que enllaçava Sant Joan amb Calaf. Un cop es va disposar de carretera només faltava que algun agosarat s'atrevisís a pilotar una màquina d'aquelles i que, a més, tingués els cèntims per comprar-la. Per això, els primers autos que van començar a circular cap a finals de la dècada dels 40 eren dels propietaris. Francesc Vacarissas, l'amo del mas Jaumeandreu, deixava a tothom enlluernat quan es presentava a la finca amb un cotxe esportiu, un flamant "coupé" de dues places. El Cases de Matamargó tenia un Fiat, model "Ardita", de 13 CV. Aquest vehicle va tenir la primera llicència de taxi del municipi. Florenci Carné, del mas Sant Andreu, es feia portar en un cotxe matrícula M-64758, i Josep Subirana guiava un Citroen de 10 CV, matrícula B-25828. Però per la majoria de gent del Raval el primer cotxe que van veure circular va ser el turisme del Serra de Rajadell, quan venia de l'estació en direcció a Manresa. Com que era un senyor amable, sovint deixava pujar-hi la

canalla. Antoni Casellas, el Ton del Molí de Boixeda, va ser el primer de tenir un vehicle per treballar; un camionet de la marca Ford de 25 cavalls de potència fiscal i matrícula B-46924, que va comprar de segona mà. El 1951 va adquirir un turisme, un Ford matrícula GE-5650, i el 1952, un camió millor, un Chevrolet de 23 CV, matrícula V-21972. Aquest Chevrolet va fer molta campanya i va fer moltes vegades la funció d'autobús, transportant la gent de Fals en els grans esdeveniments, ja fossin partits de futbol o caramelles.

Una minoria viatjava en cotxe, uns quants en bicicleta, però la majoria ho seguia fent a peu o en carro. El 1947 hi havia matriculades a Fals vint-i-dues bicicletes que pagaven 5 pessetes per la xapa. Als anys 60 la situació econòmica del país va millorar i els vehicles de motor es van fer populars. El 1967 hi havia al poble 10 motos (4 Ossa,

1 Vespa, 2 Montesa, 1 Bultaco, 1 Ducati, i 1 Derbi), un motocarro, 4 camions, i 10 cotxes (2 Land-rover, 1 Seat, 3 Renault, 1 Peugeot, i 3 Citroen). El procés cap a la modernitat no es podia aturar i només tres anys després el parc mòbil s'havia incrementat a 16 motos i 31 turismes. Roser Junyent de cal Felip va ser la primera dona conductora, i Ramon Boixader el primer rector de la història que va recórrer la parròquia amb un Seat-600 nou de trinca. Les mules van morir de velles i ja no van ser substituïdes, mentre que els carros van ser arraconats al cobert de la palla. Les pluges i el pas del temps han destruït la majoria dels antics carros, però en alguna casa encara queda algun supervivent, que mostra les seves costelles nues, com si d'un animal extint es tractés.

EDICIÓ: Grup de divulgació de la història de Fals, Associació Cultural i Recreativa de Fals
COL-LABORACIÓ: Ajuntament de Fonollosa, Cooperativa UMAC, Arxiu Comarcal de Manresa

ASSOCIACIÓ CULTURAL I RECREATIVA DE FALS
Carrer de les escoles, s/n
08259 Fals (Fonollosa)
Telèfon: 938368003

El contingut d'aquesta edició és de divulgació de la història local del poble de Fals. En cap cas es vol fer la sensibilitat de ningú i, serà d'agrair que qualsevol errada o inexactitud en els escrits, sigui comunicada als redactors de Falchs.

EDICIÓ: Grup de divulgació de la història de Fals, Associació Cultural i Recreativa de Fals

COL-LABORACIÓ: Ajuntament de Fonollosa, Cooperativa UMAC, Arxiu Comarcal de Manresa

ASSOCIACIÓ CULTURAL I RECREATIVA DE FALS
Carrer de les Escoles s/n
08259 Fals (Fonollosa)
Telèfon: 938368194
Fax.: 938368147

Febrer 2006, número 23

El contingut d'aquesta edició és de divulgació de la història local del poble de Fals. En cap cas es vol fer la sensibilitat de ningú i, serà d'agrair que qualsevol errada o inexactitud en els escrits, sigui comunicada als redactors de Falchs.