

BUTLLETÍ NÚM. 8
DESEMBRE 2011
Parets del Vallès

*Descobreix la història del
nostre poble.*



125 ANYS DE L'ARRIBADA DEL TREN



Fotografia cedida per Josep Puig i Serra

TS2 MUEBLES



Fotografia cedida per Francesc Sarrà Mogas



Editat per: Centre d'Estudis Locals PARIETES
Número d'inscripció: 31584/1
Data d'inscripció: 31/01/2006

Redactors: Carles Font, Rosa Martí, Antoni Puig, Joan Volart, Anna Butjosa, Mercè Martín i Jordi Paradís i Coll.

Correctora lingüística: Mercè Alcayna Alarcón

Logotip: Lluís Miras

Composició i Muntatge: Esteve Conill i Ferran Vidal

Adreça de contacte: parietes@gmail.com

Dipòsit legal: B-13229-2008

ISSN:2013-1763

Impressió: Cayro Arts Gràfiques

Amb el suport de:



SUMARI

EDITORIAL

LA COL·LECTIVITAT DE PAGESOS A PARETS

per Carles Font

LA COL·LECTIVITZACIÓ DE LA *TINTORERIA FRANCO-ESPAÑOLA* 1936-1939

per Carles Font

125 ANYS DE L'ARRIBADA DEL TREN A PARETS

per Jordi Paradís i Coll

ELS CAMPS D'EXPERIMENTACIÓ

per Joan Volart

ENTREVISTA A PAQUITA NAVARRO PÉREZ

per Anna Butjosa, Rosa Martí, i Joan Volart

CAN BASTER DE PARETS

per Antoni Puig i Mercè Martín

POESIES

per Francisca Lloberas Carreras

Enguany, fa 125 anys que a Parets per primera vegada es podia escoltar el xiulet del tren al seu pas pel nostre terme municipal, tot i que l'estació quedava lluny del nucli urbà. Eren aquelles màquines de vapor que accionaven la locomotora del tren i arrastraven els vagons. A banda dels responsables de l'estació, dues persones més vetllaven pel bon funcionament d'aquest mitjà de transport durant la marxa: el maquinista i el fogoner. El primer era el responsable de controlar la locomotora i el seu conjunt i el segon s'ocupava del foc, la pressió i l'aigua.

L'arribada del tren es produeix en un moment històric en que existia una industrialització creixent que necessitava d'infraestructures, ja fos per terra –per mitjà de carreteres o per tren- o bé per transport marítim. Encara que avui en dia sembla una paradoxa, la impulsora i la qual va finançar tota aquesta gran infraestructura ferroviària fou la burgesia industrial catalana. Els poders públics de l'Estat no es varen fer càrrec de la gran despesa que suposava aquesta nova aposta de futur, tan necessària per la viabilitat de la indústria catalana.

El nostre poble, l'any 1886, ja tenia una indústria tèxtil en la qual els embarrats i corretges que feien moure els telers funcionaven per mitjà de l'energia que subministrava la màquina de vapor. Aquesta fàbrica, com tots sabem, era la Linera que s'havia instal·lat a casa nostra, i des del setembre de l'any 1880, havia començat a posar-se en marxa. La factoria necessitava un mitjà de transport per fer arribar la matèria primera i poder treure al mercat els seus productes acabats. No cal dir que, amb la arribada del tren, els problemes logístics de l'empresa es varen solucionar força.

El pas del tren i l'estació de Parets han estat vitals pel creixement de la població. Per una banda pel fet esmentat anteriorment de la industrialització, ja que el tren també comunicava amb les mines de carbó del

Ripollès que nodrien de matèria primera la indústria del poble, i alhora permetien circular les mercaderies fins al port de Barcelona. Per l'altra, per facilitar la comunicació amb França per un costat i amb Tarragona per l'altra per mitjà del camí de ferro. Més tard, a partir de la segona meitat dels anys vint del segle passat, aquestes bones comunicacions amb la capital catalana varen permetre fer una nova urbanització modèlica a Catalunya, l'actual Eixample de Parets.

Encara resten en peu dos elements que formen part del nostre patrimoni local, d'aquell llegat de l'inici del tren a casa nostra: l'estació i el pont de ferro que travessa el riu Tenes. Es creu que aquest petit viaducte metàl·lic, com d'altres de la línia de tren de Barcelona a Puigcerdà, podria haver estat dissenyat per la factoria Eiffel. Un element molt bonic d'aquella època, que malauradament va desaparèixer de l'estació, va ser una placa de ferro forjat on hi havien les inscripcions de les coordenades de l'altitud, la latitud i la longitud que indicaven la ubicació geogràfica del nostre poble. Des d'aquesta editorial suggerim a les autoritats locals la idea de posar una placa commemorativa dels 125 anys de l'arribada del tren a casa nostra i, alhora, fer una rèplica d'aquella indicació geogràfica.

Aprofitem l'avinentsa per convidar-vos a col·laborar en la nostra i la vostra revista. Qui vulgui fer la seva aportació pot contactar amb nosaltres a parietes@gmail.com

Com a novetat informar-vos que disposem de la nova web www.parietes.com on hi podreu trobar totes les revistes editades i més informació de la nostra entitat.

Som uns quants i volem ser molts més!

LA COL·LECTIVITAT DE PAGESOS A PARETS

Des de la tardor de 1936, el nou govern d'unitat de la Generalitat va intentar controlar la revolució a Catalunya que va esclatar arran del cop militar feixista el 18 de juliol de 1936. Les empreses col·lectivitzades es van regular a través d'un decret de col·lectivitzacions i es van crear consells generals d'indústria per organitzar la producció.

Durant tres dies, a Barcelona hi va haver enfrontaments armats i persecucions, fins que l'enviament de reforços per part del govern va fer cedir CNT i POUM. Això va ser aprofitat perquè molts ciutadans, majoritàriament petits propietaris, empresaris o comerciants es queixessin d'expropiacions que es van succeir els primers mesos de la guerra, ja



Can Romeu l'any 1975

La Generalitat també va intentar reasumir l'ordre públic a través de la Junta de Seguretat Interior de Catalunya. Així mateix, va organitzar nous ajuntaments, va militaritzar les milícies i va instituir tribunals populars.

En el marc d'aquest procés es van produir els fets de maig de 1937, centrats sobretot quan la Generalitat va intentar recuperar la Telefònica, sota el control dels anarcosindicalistes. Aleshores, la CNT i el POUM, que donaven preeminència a la revolució, es van enfrontar amb la Generalitat, que tenia el suport del PSUC i Esquerra Republicana, partidaris de donar prioritat a la guerra.

fos per necessitats de guerra, per la col·lectivització, en el marc de la revolució anarcosindicalista que no va poder ser. Es va voler passar comptes de totes aquestes incautacions revolucionàries.

Parets del Vallès també es va veure implicat en aquesta situació com es demostra amb uns documents localitzats a l'Arxiu Judicial de Granollers i que es troben a l'Arxiu Comarcal el Vallès Oriental. El 30 de juliol de 1937, Francesca Esteve Guitet declarava davant del jutge de Granollers que el seu pare, Josep Esteve, va ser durant molts anys administrador de la finca de Can Romeu de

Parets, que en aquells moments era propietat de Joan Farnés, advocat veí de Barcelona. Josep Esteve havia fugit de Can Romeu per por a la revolució.

A més tots aquest productes, eines i bestiar havien estat comprades a mitges amb el també paretà Casimiro Pou Pruns. Cal tenir en compte que Josep Esteve era també pro-



Ca n'Oms l'any 1979

Segons Francesca Esteve, el 7 de novembre de 1936 es van presentar a Can Romeu membres del Comitè Revolucionari de Parets, bàsicament de la Col·lectivitat de Pagesos. Eren en Jaume Massagué 'Tito', Pere Xicotà 'Tarildo', Antoni Farrés 'el Sastre' i Francisco Segura 'el Conde'. Francesca Esteve declarava que "le quitaron la administración de la finca y se incautaron de 125 balas de paja, 75 balas de cebada, 15 cuarteras de regadío y 13 de secano plantadas de remolachas; doce vacas lecheras raza holandesa, diez de ellas muy gordas, y dos terneras preñadas; un toro que sabe que lo mataron y pesó 196 kilos; un caballo de cuatro años que costó de compra 2.000 pesetas según recibo que tienen; un carro grande con todas las guarniciones; un arado para labrar; 35 cargas de vino rancio de 10 o 12 años".

pietari de la finca de Ca n'Oms, tal com assegurava la seva filla a la declaració. Ca n'Oms també va ser confiscada juntament amb més d'una vintena de vaques, toros i vedells. Aquesta finca era administrada conjuntament amb Joan Parera Calzada. Val a dir que, tal com reconeixia la mateixa Francesca Esteve, el Comitè va respectar la meitat de les propietats i animals que duia Casimiro Pous igual que a Parera pel que fa a Ca n'Oms.

A Can Romeu hi van anar refugiats d'altres zones d'Espanya i a Ca n'Oms hi van traslladar totes les vaques que requisaven del terme municipal de Parets del Vallès. També es van confiscar de diverses eines i bestiar de la Granja Marineta, propietat de Miquel Bosch Calderó de Barcelona, d'onze vaques, i de les granges Molí de Vent -actualment un

restaurant i que en aquells temps cultivava Josep Parera- i Can Moragas, propietat de Dolors Pañella Corrons, resident a Barcelona. Ventura Palou Pineda, masover de Can Moragas de Parets, declarava que també li van confiscar "siete vacas que daban leche y cuatro terneras, junto con un caballo de seis años, la arada de ruedas, las guarniciones y el carro de trabuco y se lo llevaron a la Colectividad del Campo".

La Col·lectivitat de Pagesos de Parets estava encapçalada per Jaume Massagué Gallart com a president, el sots-president Joan Carreras, el secretari Pere Pera, el comptador Manuel Llerdà, el caixer Antoni Farré Gorina i els vocals Pere Xicota, Jaume Planas i Isidre Brunés.

Qui va ser alcalde de Parets i posteriorment afusellat al Camp de la Bota per part del nou govern franquista, Amadeu Pagès, assegurava davant el jutge el juliol de 1937 que les vaques eren requisades perquè gent d'altres comitès, com el de Granollers o inclús el de Montcada no se les emportés i per això es va crear aquesta col·lectivitat de pagesos. Pagès, que era de professió tintorer i vivia al carrer Pau Iglesias 13 de Parets, exercia en aquells moments d'alcalde.

Durant aquells primers mesos de la guerra, sobretot fins a octubre de 1936, es va produir un gran desgavell ja que apareixien milicians que en nom d'algun comitè s'emportava una quantitat determinada de bestiar o eines i es multava a persones de tendència conservadora o partidaris del cop d'estat franquista.

Algunes vegades aquestes requisas no venien de cap Comitè sinó que eren vulgars lladres que es volien aprofitar de la situació. El que sí és cert és que Parets, com molts altres pobles de la comarca, va estar durant aquells mesos sota la influència del Comitè Revolucionari Antifeixista de Granollers, el més poderós de la comarca que es va encarre-

gar de coordinar aquesta revolució.

El judici va acabar retornant les finques als seus propietaris, com es pot comprovar en el cas de Can Moragas. El president de la Col·lectivitat, Jaume Massagué, no va voler acceptar aquesta decisió del jutge de Granollers. Un exemple més que el 'somni' revolucionari s'havia esvaït.

Carles Font i Cladellas
Periodista i historiador

La Tintorería Franco-Española, propietat de Josep Maria Abel, es va fundar a Parets del Vallès el 1922. Segons la historiadora Maria Àngels Massaguer, al seu llibre sobre la República i la Guerra Civil al poble, la fàbrica es va ubicar a Can Berenguer. Sembla que, anys enrere, la família havia tingut experiència en el sector ja que, l'any 1940, Joaquín Abel, fill del propietari, afirmava en una declaració al tribunal franquista que feia més de 40 anys que es dedicava a la tintoreria.

El 1931 l'empresa donava feina a 75 treballadors, 50 homes i 25 dones. Segons M. Àngels Massaguer la factoria es dedicava exclusivament al tenyit de mitjons i mitges de cotó i sedalina en diversos colors, tot i que el color estrella de la firma era el negre oxidat, del qual en tenien l'exclusiva a Catalunya tal com li ho explicaren Joan Font Guasch i Mercè Serra Elias, antics treballadors de l'empresa.

Durant la Guerra Civil la fàbrica també va quedar col·lectivitzada. La informació dels treballadors que hi havia i de com va funcionar aquesta indústria entre el 1936 i el 1939, es pot comprovar al judici que van fer les autoritats franquistes l'any 1940 a Luis Álvarez Onoro, que durant el conflicte bèl·lic s'encarregà de l'empresa.

En un primer moment, la Tintorería Franco-Española va ser col·lectivitzada però després es va transformar en indústria de guerra. Fou col·lectivitzada per la UGT i la CNT, però foren els anarcosindicalistes qui dominaren completament l'empresa. Abans de l'esclat de la guerra, el director d'aquesta fàbrica era Pere Molins, nascut el 1908 a Parets. Va continuar ocupant aquest càrrec fins al setembre de 1936, data en la qual Luis Álvarez ocupà aquest càrrec. Álvarez ja era un treballador de la fàbrica des d'abans de la guerra i, segons els propietaris de la Tintoreria, havia "promovido huelgas".



**Treballadors i treballadores de la Tintorería Franco-Española
durant la Guerra Civil Española (1936-1939)**

Luis Álvarez, nascut el 1901 a Sariñena (Osca), residia a Mollet des de mitjans del segle XX. Durant els primers mesos de l'inici de la guerra, l'empresa fou col·lectivitzada mantenint la major part dels treballadors i sobretot de les treballadores, que eren les que predominaven pel que fa al nombre. Abans de la guerra, els treballadors rebien un jornal setmanal d'aproximadament 60 pessetes i amb la col·lectivització van passar a 70 pessetes. En col·lectivitzar-se, el Comitè d'empresa va passar a ser nomenat, teòricament, pels treballadors de la fàbrica, reunits en una assemblea general. Però amb el pas dels mesos, el canvi de govern a la Generalitat i les necessitats bèl·liques, la fàbrica es va convertir en una indústria de guerra.

L'agost de 1938, Álvarez, com a director de l'empresa, Francesc Bagarias Sanvicens, membre del consell d'empresa i



En Luis Álvarez Anoro, director de l'empresa col·lectivitzada durant la Guerra Civil

Joan Carreras Montpart, un altre dels caps del consell, van tenir una assemblea amb els treballadors. Per causa de les exigències governamentals van haver de convertir-la en indústria de guerra i van esdevenir, segons declarà Álvarez al seu judici, simples obrers a la fàbrica, aleshores controlada pel Govern

estatal. Álvarez declarava que no hi va haver cap indemnització. L'acord es va signar el 16 d'agost de 1938, ja cap al final de la Guerra Civil. Álvarez passà de cap del comitè d'empresa a delegat de la Generalitat i va cedir voluntàriament l'empresa per a indústries de guerra. Concretament s'hi fabricava pólvora i explosius diversos.

La fàbrica, segons els seus propietaris, va quedar destrossada. Josep Maria Abel, propietari de la fàbrica juntament amb els seus fills Josep Antoni i Joaquim, feren responsable a Álvarez de «la destrucció y deterioro de toda la instalación». Els dos fills del propietari van passar a l'Espanya Nacional i van servir a l'exèrcit franquista. Josep Antoni va morir al front amb el Terç de Nostra Senyora de Montserrat, d'ideologia carlina.

S'acusà Álvarez de vendre mobles i canonades de l'empresa per valor de 670 pessetes a un drapaire. El treballador va indicar però, que ho va vendre obligat per la Generalitat per pagar els jornals que es devien als treballadors. Pel que fa al fet que les màquines estiguessin espatllades al final de la guerra, Álvarez ho atribuïa als mecànics que van arribar de fora. Al seu domicili li van trobar una fotografia on apareixia a la fàbrica amb altres treballadors saludant amb el puny enlaire. Li van imposar sis anys de presó.

Qui eren els treballadors de la Tintoreria Franco Española durant la guerra? En data 10 d'agost de 1938 hi treballaven: Luis Álvarez Anoro, de 40 anys, nascut a Sariñena, casat i resident a Mollet. Feia 12 anys que treballava a l'empresa. Estava afiliat a la CNT.

Francesc Bagarias Sanvicens, de 56 anys, de Parets i amb 15 anys de servei. Afiliat a la CNT.

Joan Carreras Montpart, de 56 anys, nascut i resident a Parets amb 15 anys a la fàbrica i afiliat a la CNT.

Un home de cognoms Serra Vila, de 43 anys, de Parets, casat. 7 anys treballant a la fàbrica i afiliat a la CNT.

Joan Xicola Vila, de 38 anys, natural i veí de Parets, casat i amb 15 anys al servei. Afiliat a la CNT.

Un altre persona amb cognoms Fàbregas Padrós, nascut a Castellterçol, 52 anys, casat i veí de Parets. 14 anys de serveis i afiliat a la CNT.

Vicente Andrés Garcés, de 48 anys, de l'Alcora (Castelló), casat i veí de Parets amb 15 anys de treball i de la CNT.

Un xicot que es deia de cognoms Madrid Martí, de 15 anys, nascut a Parets i 1 any treballant a la fàbrica. De la CNT.

Esteve Font Rocabayere, de 43 anys, de Parets i 16 anys de treball. De la CNT.

Joan Codina Piferrer. De 16 anys, de Parets, 2 anys treballant i de la UGT.

Joan Costa Perajoan. De 36 anys, de Badalona i resident a Mollet. 6 anys treballant i de la CNT.

Maria Montpart Fontcuberta, de 31 anys, casada de Parets, 16 anys treballant i de la CNT.

Francisca Roca Parera, de 28 anys. Era de Mollet, estava casada i des dels 15 anys hi treballava. Estava afiliada a la CNT.



Estat de la fàbrica en finalitzar la Guerra Civil

El seu pare es deia Madrid Mora, de 43 anys de Baena (Còrdova), casat, veí de Parets, 16 anys de servei a l'empresa i de la CNT.

Ramon Font Carreras, de 41 anys, originari de Manresa i veí de Granollers, amb 2 anys de treball. De la CNT.

Salvador Monleón Villanueva, de 28 anys, de Montmeló i veí de Mollet. 8 anys de servei i de la CNT.

Antonio Caballero Valles. 15 anys, de Ribarroja d'Ebre, 2 anys treballant i de la UGT.

Dolors Roca Parera, de 31 anys. Era ja vídua, natural de Mollet i veïna de Parets del Vallès. Des dels 25 anys ja hi treballava. Estava afiliada a la CNT.

Justa Hernández Aguirre, natural de Libros (Terol). Tenia 22 anys, resident a Mollet i des dels 16 que hi treballava. Estava afiliada a la CNT.

María Guijarro García. Natural de Lorca (Múrcia), de 21 anys, veïna de Mollet i feia 5 anys que estava treballant. Afiliada a la CNT.

Teresa Anfruns Duran, de 27 anys i veïna de

Parets. Feia 11 anys que hi treballava. Estava afiliada a la CNT.

Francisca Gorina Manils. De 24 anys, soltera i natural i veïna de Parets. Feia 9 anys que hi treballava. Estava afiliada a la CNT.

Raimunda Carreras Armadans, de 20 anys, soltera, natural de Parets del Vallès i amb 6 anys de vinculació a la fàbrica. De la CNT.

Cristina Puig Puig, de 24 anys, soltera. Natural de Barcelona i veïna de Montmeló. 7 anys ocupant un lloc de feina en aquella fàbrica. Afiliada a la CNT.

Lucía Pérez Muñoz, de 23 anys, natural d'Àguilas (Múrcia). Soltera i veïna de Mollet. Feia 7 anys que hi treballava. Estava afiliada a la CNT.

Rosa Xicota Molins, de 27 anys, casada. Nascuda i resident a Parets. Feia 14 anys que treballava. Estava afiliada a la CNT.

Mercedes Serra Elias, de 24 anys, natural de Parets del Vallès. Casada. Feia 11 anys que hi treballava. Era de la CNT.

Francisca Vila Carreras, de 18 anys, natural i veïna de Parets. Casada i amb 11 anys de servei. Afiliada a la CNT.

Margarita Vilarrasa Pera. De 19 anys, soltera. Nascuda i resident a Montmeló. Feia 6 anys que hi treballava i estava afiliada a la CNT.

Francisca Fontcuberta Butjosa. De 20 anys, soltera, natural i veïna de Montmeló. 6 anys de servei i afiliada a la CNT.

Rosa Vilarrasa Basara, de 21 anys, soltera. Natural i veïna de Parets. 7 anys d'experiència a la feina i afiliada a la CNT.

Dolors Caralt Bonvila, de 23 anys, soltera, natural i veïna de Montmeló. 6 anys treballant i afiliada a la CNT.

Isabel Alarcón Mula. De 20 anys, soltera i nascuda a Mazarrón (Múrcia). Resident a Mollet. 7 anys de servei i afiliada a la CNT.

Montserrat Ventura Palau. De 28 anys, casada, natural i veïna de Parets amb 13 anys de servei. De la CNT.

Victòria Espinasa Carreras, de 22 anys, soltera, natural i veïna de Parets. 9 anys de servei a l'empresa i de la CNT.

Una dona amb cognoms Tintó Rovira, de 26 anys, vídua, natural de Montmeló i veïna de Parets. 12 anys de servei i afiliada a la CNT.

Una dona de cognoms Montusell Vilarrasa, de 23 anys, de Mollet i veïna d'aquest mateix municipi. 6 anys treballant a la fàbrica i afiliada a la CNT.

S'observa que hi havia el que avui en diríem persones menors d'edat treballant.

Durant la guerra, tots els treballadors estaven obligats a sindicar-se i, en aquest cas, tots ho van fer a la CNT. Hi havia un major número de dones, tot i que els càrrecs rellevants els ocupaven els homes. Destaca que la majoria dels obrers i obreres ja feia anys que hi treballaven en aquesta fàbrica de tints. Un exemple de col·lectivització i d'indústria de guerra a Parets del Vallès durant el conflicte bèl·lic entre 1936 i 1939.

Carles Font i Cladellas
Periodista i historiador

Bibliografia:

Segona República, Guerra Civil i primer franquisme a Parets. M. Àngels Massaguer i Arimon.

Arxius consultats:

Arxiu del Tribunal Militar Territorial Tercer de Barcelona.

LA LÍNIA DE FERROCARRIL DE SANT MARTÍ DE PROVENÇALS A LLERONA : 1886-2011

Ara fa 125 anys fou, segurament, el primer cop que a la nostra vila, Parets del Vallès, se sentiren per primer cop les famoses paraules 'passatgers al tren'. Era concretament el 10 d'abril de 1886, però al darrera d'aquesta data hi ha un història mundial i local.

L'any 1705 Thomas Newcom i John Cawley aconseguien construir la primera màquina de vapor, però no és fins l'any 1769 que James Watt la va patentar.

El 27 de setembre de 1825 s'inaugura la primera línia de ferrocarril que es va construir entre Stockton i Darlington, a la Gran Bretanya.

La primera línia de l'Estat espanyol es va construir a Cuba, tenia 28 Km de longitud i la va fer en Miquel Biada i Bunyol, de Mataró, l'any 1837. Més tard, el 28 d'octubre de 1848, s'inaugura la primera línia de la península entre Barcelona i Mataró, també la va fer en Miquel Biada i Bunyol, gran promotor d'aquest projecte i gran emprenedor.

El 3 de març de 1862 s'inaugura la línia de Barcelona a Girona. Entra en servei el nou tram entre Barcelona i Montcada i Reixac, que permet a la Companyia del Ferrocarril de Saragossa a Barcelona deixar d'utilitzar el tram Granollers -Barcelona que explotava la Companyia dels Camins de Ferro de Barcelona a Granollers, i que l'obligava a pagar un peatge.

El 14 de març de 1876 s'inaugura la línia entre Granollers i Vic, sense que en aquest tram hi hagi parada a Parets del Vallès.

Posteriorment, el 10 d'abril del 1883, s'inaugura una línia entre l'estació de les Franqueses del Vallès (Llerona) i l'estació de

Granollers (que actualment anomenem estació de França) per donar servei de les mines de Toralles actualment en desús. La línia entre Sant Martí de Provençals, -aleshores vila independent de Barcelona- i Llerona permetia comunicar directament les poblacions de Sant Joan de les Abadesses i Barcelona. La línia, inicialment, sortia de l'estació de Sant Andreu del Palomar, mentre es construïa l'estació de Sant Martí de Provençals en uns terrenys del triangle delimitat pels carrers de Marina, avinguda de la Diagonal i avinguda de les Corts Catalanes. Es va decidir que sortiria de Sant Martí de Provençals, perquè el municipi de Barcelona considerava que ja tenia suficients terminals ferroviàries i declinà tenir-ne un altre en el seu terme municipal. Es va fer per no pagar el peatge a la Companyia de Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França (TBF), que abans s'anomenava Camins de Ferro de Barcelona a França per Figueres (BFF).

Obres:

El diari La Vanguardia, a l'edició del 5 de març de 1884, fa referència en un article a la línia de Sant Martí de Provençals a Llerona:

«La Junta General de Accionistas de la Sociedad Catalana General de Crédito se compromete a mejorar los resultados, en el futuro, atendida la participación que la Sociedad tiene en obras de verdadera importancia, tales como la vía férrea de San Martín de Provensals a Llerona, en cuyo punto ha de empalmar con la de San Juan de las Abadesas.»

La Vanguardia del diumenge 3 de gener de 1886, ja comentava que el dia 15 del mateix mes es podria dur a terme la inauguració del ferrocarril de Sant Martí de Provençals a Llerona, perquè ja estaven molt avançades les operacions preliminars de l'explotació:

«La nueva vía comprende las siguientes estaciones: Las Franquesas (Llerona),

punto de enlace con la línea de San Juan, con ramal de comunicación con la de Francia; Granollers, de primera clase, depósito de carruajes y cochera para cuatro locomotoras, grandes depósitos de agua, plato giratorio de mucha capacidad y demás accesorios; Parets; Mollet, con ramal de enlace para la vía férrea de Caldas de Montbuy (El Calderí) y otro para la de Francia; Mas Rampiño (Montcada) y provisionalmente la del Norte de esta Capital.

Quedan ya atendidos todos los raíles de la vía, no faltando sino nivelar y rellenar de balastro un pequeño trecho (menos de un quilómetro) desde el puente del Congost hasta Las Franquesas. Relativamente el itinerario sometido a la aprobación superior, dícese que los trenes darán grandes facilidades al público, habiéndolos para todos los gustos, así para los que deseen llegar temprano a esta capital, como para los que no tengan necesidad de madrugar.

El primero procedente de Vich, llegará a esta capital a las ocho, o sea próximamente a la misma hora que el de la línea del interior de Francia; otro, nacido de la tarde, y otro a las seis y media, es decir con tiempo suficiente para que los pasajeros que así lo deseen puedan asistir a cualquier teatro.

Las horas de partida de esta ciudad serán: las 2 y las 10 o las 12 de la mañana, y las 2 y $\frac{1}{2}$ y las 5 de la tarde.

Con estos trenes se combinarán los de la línea de Caldas de Montbuy (El Calderí), que probablemente serán tres ascendentes e igual número de descendentes, todos ellos dispuestos de modo que los pasajeros hayan de perder el menor tiempo en el camino.

Coincidirá con el ferrocarril de Llerona a San Martín de Provensals la supresión completa de la estación de Palausolitar del tren de Caldas (El Calderí), que será sustituida por un apeadero igual a los de Gallechs y de Santa Perpetua de Moguda.»



Estació del Nord (Ferrocarrils del Nord)

La Vanguardia del 5 de febrer de 1886, ja dona per acabes les obres del ferrocarril:

«Han quedado terminadas las obras de construcción del ferrocarril de San Martín de Provensals a Llerona, estando dispuestas las estaciones, nombrado y distribuido el personal de servicio y adoptadas todas las disposiciones para que pueda funcionar y entregarse a la explotación aquella nueva línea férrea.

Según rumores, que no parecen destituidos de fundamento, es posible que a pesar del celo y actividad que están desplegando, así la Gerencia, como la Junta de Gobierno de aquella importante vía, se retarde algunos días la apertura del servicio público en ella, por falta de algún trámite legal como es la indispensable autorización previa que para ello ha de otorgar el Ministerio Fomento.»

Inauguració:

Per fi arribà el moment desitjat de la inauguració tal com queda reflectit a La Vanguardia del dia 13 d'abril de 1886:

«Vencidas las dificultades que se oponían a la apertura de la nueva línea férrea de San Martín de Provensals a Llerona, verificóse anteayer (10-04-1886), como saben nuestro lectores, la inauguración de esta línea.

A las nueve y 52 minutos de la maña-

na (meridiano de Madrid) salieron de la estación del Norte, en tren exprés, los individuos de los Consejos de Administración del ferrocarril y minas de San Juan de las Abadesas y de la Sociedad Catalana de Crédito, varios ingenieros, entre ellos el director de la Maquinista Terrestre y Marítima don José M. Cornet y Mas, representantes de la prensa de Barcelona y San Martín y otras varias personas.

Mollet, Parets, Granollers-Canovellas y Las Franquesas (Llerona). En este punto empalma con la de Vich y San Juan de las Abadesas.

El trayecto que recorre el nuevo ferrocarril tiene una extensión de 32 kilómetros. El paisaje es muy variado y pintoresco, sin ser sensiblemente accidentado. A uno y otro lado de la línea, se ven campos admirablemente cultivados, que más bien parecen jardines que tierras de labor.



Pas de Montcada (aprox. 1860)

Puede decirse que la línea arranca desde San Andrés del Palomar, en cuya villa se separa de la línea del Norte, para seguirla paralelamente hasta Moncada. Es extraordinario el movimiento de trenes que se nota entre esta población y Barcelona; apenas transcurren cinco minutos sin que se vea circular algún tren de las líneas del Norte, Francia (interior) y San Juan, por hallarse emplazadas estas vías a muy corta distancia una de otra, y seguir todas ellas una vía paralela.

La primera estación que saliendo de Barcelona se encuentra en la nueva vía férrea, es la de Moncada-Ripollet. (En Moncada sólo existe un apeadero.) Siguen después la de

Cruzan la vía varios riachuelos, entre ellos el Tenas, que tiene su origen en las pintorescas montañas de San Miguel del Fay y el Congost. Regularmente circula por sus cauces escasa cantidad de agua; pero las avenidas que suelen tener cuando llueve en abundancia en las regiones donde nacen, motivan que los lechos de los citados riachuelos sean de una anchura considerable, por cuya causa han debido colocarse en tales sitios puentes que por su importancia son dignos de mención.

El del Tenas, de 130 metros de longitud, hállase dividido en cinco tramos, cuyas columnas, cubiertas de planchas de hierro,

están embutidas de hormigón. Este puente, como todos, es muy sólido y presenta bonita perspectiva.

El de Congost tiene 200 metros de longitud y siete tramos, siendo su construcción igual al del Tenas. El puente del Congost es el más importante de la línea y en el orden de longitud el segundo de Cataluña.

Además, existen los puentes de Ripollet, de 100 metros y tres tramos; el de Poliñá, de 32 metros y un solo tramo, y el de Caldas, de 70 metros y tres tramos.

Todos ellos son de un mismo sistema y están construidos en los talleres de la acreditada fundición “La Maquinista Terrestre y Marítima”.

El tren oficial, que se había detenido en varios puntos al objeto de que pudiesen examinarse los trabajos, llegó a la Garriga a las doce y media. En esta población se apearon los invitados, pasando al establecimiento balneario de Blancafort—uno de los mejores de Cataluña—en uno de cuyos espaciosos salones se sirvió un espléndido almuerzo.

Como de costumbre, al destaparse el Champagne pronunciáronse los correspondientes brindis, iniciándolos el Sr. Maciá y Bonaplata en nombre de las Compañías de San Juan y Catalana General de Crédito. Dió las gracias a los ingenieros directores de las obras, a la Maquinista Terrestre y Marítima, a la prensa y a cuantas personas habían contribuido a la construcción de la vía. Dijo que el acto que se estaba celebrando representaba la segunda etapa del ferrocarril de San Juan de las Abadesas. Recuérdese—añadió—esta fecha, pues ella indica que no está lejano el día que llegará a Francia pasando por Puigcerdá (22-10-1922).

Después del Sr. Maciá brindaron los señores Canadell, que dedico un sentido recuerdo a la memoria de Don Juan Prat y

Sancho; el jefe de la Inspección administrativa de la línea; don José M. Cornet y Mas, director de la Maquinista Terrestre y Marítima; el señor Cornet y Mas, en nombre de la prensa; el señor Vicéns, representante de El Progreso; don Manuel Angelón, secretario de la Sociedad Catalana General de Crédito, y finalmente don Francisco de P. Roqué, secretario del ferrocarril de San Juan de las Abadesas.

Terminado el banquete, dirigiéndose un telegrama suscrito por los señores Maciá y Bonaplata, Juncadella y Ginebra, a los señores ministros de Fomento, Balaguer, Ferratges y Borrell, felicitándoles por el apoyo que han prestado a la nueva línea.

Poco después, en el mismo tren que los había conducido, regresaron los expedicionarios a Barcelona, satisfechos de que Cataluña cuente con una línea férrea más, que viene a aumentar la riqueza de esta ya tan rica región.»

Primers horaris:

Segons La Vanguardia del dia 7 de maig de 1886, els primers horaris de la línia de Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas van ser els següents:

«De San Martín de Provensals (Barcelona) para San Juan, á las (a) 6-50 y 11-18 mañana (a) 2-07 tarde. Para Vich 5-15 tarde.

De Vich para San Martín de Provensals (Barcelona), a las (a) 4 de la mañana.

De San Juan para San Martín de Provensals (Barcelona), á las (a) 5-10 y 7 mañana (a) 1-15 tarde.

Los trenes señalados (a) estarán en combinación con otros entre la estación de Granollers, común á las líneas de Tarragona a Barcelona y Francia y las Franquesas-Llerona.

Los relojes de esta línea se arreglaran con el Meridiano de Madrid. »



Fàbrica de trens a Sant Andreu del Palomar-1950

L'any 1887, un any després de la inauguració de la línia de Sant Martí de Provençals a Llerona, la companyia Ferrocarril i Mines de Sant Joan de les Abadesses fa fallida i queda absorbida per la Companyia de Ferrocarrils del Nord.

La línia de tren Sant Martí de Provençals-Granollers no era la primera línia que passava per Parets del Vallès. El 23 de juliol de 1854, 32 anys abans, es va construir en l'extrem sud del terme municipal el pas de la línia de Barcelona a Granollers, prop de la casa del Trench.

Fins al 1922 no s'acaba la totalitat de la línia. És amb la construcció del tram Ripoll-Puigcerdà que s'assoleix tot el traçat.

L'any 1928 s'electrifica la línia que aleshores ja depenia de Ferrocarrils del Nord. L'any 1980 deixen de circular trens entre Ripoll i Sant Joan de les Abadesses i la línia es tanca definitivament l'any 1985.

Estacions:

Punt Quilomètric- Estació:

- 0 - Barcelona - Sant Martí de Provençals
- 2 - Sant Joan - Núm.2 'Torrallas' (carregador)
- 4 - Barcelona- Clot GV

- 4- Barcelona-Clot PV (La Sagrera)
- 7 - Barcelona-Sant Andreu Comtal
- 8 - Santa Coloma (baixador)
- 11 - Montcada i Reixac Santa Maria (baixador) S'unia amb la línia propietat de la Compañía de Hierro del Norte de España. (Barcelona-Manresa).
- 13 - Montcada (Ripollet)
- 16 - La Florida-Moguda (baixador)
- 18 - Mollet (enllaç amb el ramal a Caldes Montbui: El Calderí)
- 21 - Parets
- 29 - Granollers-Canovelles
- 32 - Les Franqueses
- 34 - Llerona (baixador)

El dia 10 d'abril de 1883 es va inaugurar una petita línia entre les estacions de Les Franqueses del Vallès (línia de Barcelona a Puigcerdà) i Granollers (línia de França) que va permetre el servei a les mines de Toralles.

El motiu de la posada en marxa d'aquest ramal va ser no pagar peatge pel transport de carbó i de tota la mercaderia transportada entre Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, mines de Surroca i Ogassa, i passar per la línia de Granollers regentada per la TBF.

Però, com esmentàvem abans, el 31 de desembre de 1887, es va firmar un conveni entre la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España i els Ferrocarriles y Minas de San Juan de Las Abadesas segons el qual la primera adquiria les línies de Granollers a Sant Joan de les Abadesses (88 quilòmetres), la de Sant Martí de Provençals a Llerona (33 quilòmetres) i les propietats i mines de Surroca i Ogassa.

Parc mòbil:

El parc mòbil va ser, entre les dues línies, d'unes 5 locomotores per a viatgers, 10 locomotores per a mercaderies, 54 cotxes de viatgers i 535 vagons de mercaderies. La major part de les locomotores eren per la línia

de Tarragona-Barcelona-França, però s'anaven canviant de línia segons les necessitats:

Nom original i any de construcció:

- 1-Vich, any 1862
- 2-Ripoll, any 1862
- 3-Centellas, any 1863
- 4-Manlleu, any 1863
- 5-Rigolisa, any 1876
- 6-Torallas, any 1876
- 7-Congost, any 1876
- 8-La Pleva, any 1879
- 9-Ogassa, any 1879
- 10-Fresser, any 1879
- 11-Surroca, any 1879
- 12-La Garriga, any 1879
- 13-Balanza, any 1879
- 14- Torelló, any 1879
- 15- San Quince, any 1879
- 16- San Juan, any 1897
- 17-Cataluña, any 1887
- 18-Barcelona, any 1887.

Infraestructures:

L'estació de Parets del Vallès:

L'estació de tren de Parets del Vallès està situada al nucli de l'Eixample, a l'extrem sud del poble.

L'edifici és de l'any 1886, està situat a l'esquerra de les vies mirant sentit Vic, té dues plantes i combina l'encoixinat blanquinós amb el maó vist de color vermell. A la planta baixa hi ha la taquilla de venda de bitllets, la sala d'espera i un quartet petit per al material. Els lavabos estaven situats a l'exterior. Al pis de dalt hi vivien els treballadors de la línia del ferrocarril, generalment el cap de l'estació. Actualment, al costat, hi ha la cantina i un petit edifici de control de la línia.

El codi actual de l'estació segons l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) és el 77005. Les andanes estan parcialment cobertes per una marquesina metàl·lica original, a la via 3, i n'hi ha una més moderna a la via 1.

Segons consta, l'any 1884 l'Ajuntament de Parets del Vallès va fer una instància adreçada a la societat Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas sol·licitant una estació, per considerar que seria de gran utilitat pel poble. La construcció del tram de la via del tren va estar plena de dificultats pel municipi. «La brigada que trabajaba en la construcción del ferrocarril ha obstruido e interceptado el camino comunal para paso de carro que de este pueblo se dirige a



Estació de Parets del Vallès (any 1911)

Montmeló por la parte de la riera del Tenes, sufriendo variación continúa según conviene al capricho e interés de la compañía constructora". Acta del Plé del 29-11-1884).» L'any 1885, alguns propietaris i l'Ajuntament fien un seguit de reclamacions al Governador Civil de Barcelona al·legant que el pas del ferrocarril perjudicava els seus interessos: tallava i desviava camins indispensables com el de Montmeló, s'apropiava de més terreny de l'expropiat i tallava el curs de les aigües de pluja que alimentaven la mina de Can Cot. La companyia, segons sembla, no seguia el pla-nol aprovat inicialment. El traçat definitiu del tren va quedar situat a l'extrem sud del municipi amb l'estació lluny del nucli urbà, a uns 2 quilòmetres de distància.

El correu va començar a arribar en tren a l'estació de Parets, de la mateixa manera que a la Indústria Linera l'hi arribava el carbó i un carro el transportava fins a la fàbrica.

Segons consta, cap al 1920, la connexió entre el poble i l'estació es feia amb una 'tar-

El pont sobre el riu Tenes té una llargada de 130 metres –la llera del riu fa uns 100 metres d'amplada– i esta dividit en cinc trams. Consta d'una estructura de formigó revestida en planxes de ferro. Va ser construït per la fundició de La Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona.



Mapa Planimètric de Parets (any 1914)

trana' conduïda per "El Rayo", anomenat així per la seva lleugeresa i velocitat. Aquest home, a banda del transport de viatgers, també feia el servei de trasllat dels difunts fins el cementiri.

Vies:

Si agafem un plànol actual del poble, l'estació està just al límit municipal amb Mollet del Vallès. Les vies 1 (via general), 3 (via desviada) i 5 (via morta) de carrega i descarrega antigament tenien un moll cobert.

Pont:

En referència a aquest pont podeu llegir un article publicat en aquesta revista (Parietes núm. 3 Hivern-2008), que apunta que podria haver estat dissenyat per la factoria Eiffel, la mateixa que va fer la Torre Eiffel de Paris.

Importància del tren

Aquest nou mitjà de transport va ser important per l'incipient creixement industrial de Parets i per ser un primer pas que va portar de la producció agrícola i ramadera cap a l'industrial.

Uns dels problemes que va comportar l'arribada del ferrocarril, a banda de la primera industrialització i el començament de la davallada de les tasques agrícoles i ramaderes del poble, va ser el crear dos nuclis urbans de creixement. Per una banda el nucli natural del poble i ja existent, el Barri Antic, i per altra, va donar inici a un nou veïnat, el barri de l'Eixample. El barri de l'Eixample es va nodrir de nouvinguts de Barcelona gràcies a la bona comunicació que ofería el tren. La gent podia venir a passar els caps de setmana o els estius a Parets, un poble proper a Barcelona i ben comunicat. Això va fer que naixés un nou nucli d'habitants que foren els primers estiuejants i que, amb el pas del temps, es convertirien en residents al municipi.

La família Casanoves eren de Sant Andreu del Palomar i van ser els qui van començar a urbanitzar i fer les primeres cases de cap de setmana i d'estiueig per a la gent de Barcelona.

Aquest dos pols de desenvolupament van provocar l'aparició de dos comunitats diferents: estiuejants i pagesos. Dues formes de viure diferents, dues esglésies i dues festes majors que, amb el pas del temps, s'han convertit en una. Però, avui en dia, encara queda pendent una comunicació més amable, peatonal i en bicicleta entre el barri de l'Eixample i el Barri Antic.

Actualment aquest tram de línia de tren de 33 quilometres i de 125 anys d'antiguitat forma part de la línia R-3 que va de l'Hospitalet de Llobregat a La Tour de Querol (França) passant per Granollers, Vic, Ripoll i Puigcerdà.

L'any 1984 hi va haver un projecte de clausura de la línia juntament amb altres línies de Catalunya, com la de Montcada i Reixac a Sant Joan de les Abadesses i la de Ripoll a la Tour de Querol.

Cloenda:

Encara, avui en dia, després de 125 anys i sent una via fèrria de caire internacional, és de via única. De manera insistent i de forma repetitiva, durant els darrers temps hi ha hagut peticions a l'Administració de l'Estat, tant per part dels usuaris com dels Ajuntaments per on passa la línia, per tal que es materialitzi el desdoblament, en una primera fase entre Montcada i Reixac i Vic i, en un futur llunyà, fins a la frontera francesa.

Actualment és una línia massificada d'usuaris. En els darrers anys hi hagut una forta emigració de persones de Barcelona ciutat a les comarques de l'interior de Catalunya, Vallès Oriental, Occidental i Osona entre d'altres, això ha fet que sigui massa utilitzada, molt per sobre de les seves possibilitats.

És una línia lenta per ser de via única. Hi ha parades obligades a les estacions intermèdies per tal que un dels trens pugui circular en els dos sentits de la marxa.

Les contínues avaries formen part del dia a dia d'aquest mitjà de transport públic i ecològic. Un mitja de transport amb un potencial enorme, integrador i aglutinador de la vida entre les comarques pirinenques, incloses les franceses, i el Cap i Casal de Catalunya. Esperem que d'aquí a 125 anys, al voltant de l'any 2136, la tinguem finalment desdoblada.

Sempre ens quedarà veure com, a tocar mateix de la nostra vila, com el modern TGV (AVE) passa ràpid, sense parar, i en via desdoblada.

Creiem que no estaria malament instal·lar una petita placa commemorativa d'aquests 125 anys a l'estació del nostre poble, per tal de recordar aquells que van fer possible l'arribada del tren i del progrés a la nostra vila.

Jordi Paradís Coll

Bibliografia:

- Butlletí núm.0 Revista Parietes. Roger Prims i Vila
- Butlletí núm.3 Revista Parietes. Rosa Martí I Conill.
- Hemeroteca del diari La Vanguardia
- Parets 904-2004. Un poble una parròquia. Jaume Dantí i Rius
- El Ferrocarril: La xarxa catalana. Tomàs M. Ubach i Soler. Ed. Ketres.
- Cronologia Ferroviària: www.salillas.net
- 75è. Aniversari Ferrocarril Internacional per la Cerdanya.

- 150è Aniversari de l'arribada del ferrocarril a Montcada i Reixac.
- Revista de l'Arxiu Nacional de Catalunya: Carles Guasch. Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español

ELS CAMPS D'EXPERIMENTACIÓ

L'Espanya franquista va crear les Hermandades Sindicales y Provinciales de Labradores y Ganaderos. Estaven emparades sota la llei de Unidad Sindical de gener de 1940. Formava part del projecte corporatiu del "Nuevo Estado". Era un projecte de política agrària a base de ser un entramat d'interessos polítics, comercials i financers, en el qual les germandats agràries van ser la peça bàsica. El producte agrícola al voltant del qual va girar la major part de l'activitat va ser un tubercle: la patata.

A partir de l'any 1940, el governador de Barcelona i cap provincial de la Falange Española i Tradicionalista (FET) i de la JONS de la província va ser Antonio Federico Correa Veglinson. Era un militar fill de Comillas (Cantàbria), que l'any 1927 ja era tinent de l'exèrcit. També va cursar estudis de Filosofia i Lletres. Va ostentar el càrrec de màxim mandatari a la província del 1940 fins el 1945. Va ser destituït en ser acusat de confiscar un carregament d'aliments per fer l'abastiment de Barcelona, quan en realitat corresponia a una altra província.



**Recollint patates a la finca de Can Pepet.
Any 1944**

Es va crear la II zona Agrícola del Vallès, un organisme que dirigia tota la política agrària de les dues comarques del Vallès, l'Oriental i l'Occidental. El secretari de la zona era en Marià Ganduxer Relats. Es varen crear diferents camps d'experimentació amb patates durant els anys quaranta, si bé on tenim més dades es entre el 1944 i el 1945. Parlant amb en Quimet Volart vaig conèixer el què aquesta experiència va suposar durant molts anys. Es va conrear aquest tubercle de

manera experimental a la nostra comarca, concretament a Granollers, Montmeló, la Roca, Mollet, Martorelles, la Garriga, Santa Perpètua i Parets. Com es pot veure, del Vallès Occidental només s'inclou Santa Perpètua. Cal dir que a cada finca es treballava amb diferents varietats de patates.

A Parets, aquesta experimentació agrària es va dur a terme en un parcel·la de la finca de Can Pepet, al costat de la carretera de Barcelona a Puigcerdà, on hi ha ubicada actualment l'empresa Freudenberg. En l'estudi Los Campos de Experimentación del Vallés, publicat per La Hermandad Sindical Provincial de Labradores y Ganaderos de Barcelona l'any 1945, se'ns informa que es varen sembrar 850 tubercles de mida regular en un tros de terreny de 1.200 metres quadrats. Les varietats de patates sembrades van ser: Besabe-Nacional, Alzaina, Sergen, Àlaba, Arlucea i Gauna Blanca. Es van emprar 4.000 quilos de matèria orgànica procedent del femer de buïnes de vaca de Can Pepet. Després de llaurar, fresar i solcar la terra, es van plantar les llavors. Entre cada llavor s'hi passava guano amb una base del 67% de superfosfat i un 33% de sulfat amònic. Hom parla de 200 quilos de fertilitzant.

Parlant amb Nicolau Volart m'assabentava que, a banda de les varietats mencionades anteriorment, en la finca de Parets també s'havien sembrat les classes Royal Kidney Bretaña, Erdgold, -d'origen alemany i de pell i carn groga-, Furore -també originària d'Alemanya, vermella i molt cotitzada per emprar-se a les xurreries com a patates 'xips', Flava i Palogan. Aquesta última és una varietat rodona, primerenca, de pell groga i molt productiva en terres fèrtils.

A la finca de Can Pepet, durant els anys quaranta i cinquanta, en els camps de regadiu es produïen grans quantitats de patates. Segons en Nicolau Volart, es feien de l'ordre de 10 a 12 vagons per temporada. Cal dir que el tubercle es pesaven i s'embalaven en

sacs de 52 quilos de pes, però realment se'n facturaven 50, atès que es calculava que un parell de quilos eren impureses com ara terra, o d'altres elements. El vagó de tren era una macro unitat múltiple de 200 sacs de 50 quilos, es a dir 10.000 quilos.

La tasca era dura i, fins a la segona meitat de la dècada dels quaranta, la sembra es feia amb una reia i un cavall, però es colgaven i es crestejaven amb l'aixada. La recol·lecta es feia obrint els solcs amb els trà-mecs. A partir d'aquesta data es va utilitzar l'arada i el cavall tant per tapar com per obrir solcs.

La producció obtinguda per quilo de llavor va ser la següent: Besabe 12 quilos ; Alzania 36 quilos, Sergen 28 quilos, Àlaba 23 quilos, Arlucea 26 quilos i Gauna Blanca 29 quilos. El cicle vegetatiu de totes elles fou de 156 dies.

Dins el programa d'experimentació també es va sembrar blat. Segons en Nicolau, les varietats que es varen provar foren: Montjuïc, Girona, Mentana i Paner.

Joan Volart i Bellavista
Diplomat en Magisteri

Bibliografia:

Campos de Experimentación del Vallés. Editat per la Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos de Barcelona. Publicaciones de la 2a Zona Agrícola de la provincia de Barcelona "Comarca del Vallés".

Informació oral:

Nicolau i Joaquim Volart i Lloberas

Paquita Navarro Pérez va néixer a Mazarrón, província de Múrcia, l'any 1923. Tenia només 2 anys quan va anar a viure a Mollet del Vallès. Era d'una família humil. Tenia 6 germans. Durant la guerra no els va faltar el menjar, gràcies als camps que conreaven i els animals que tenien (cabres, gallines, porcs, etc). Sempre es va sentir atreta pel moment del naixement, perquè de ben petita, ja ajudava a parir les cabres i a que els pollets sortissin de l'ou.

Eren de les poques famílies castellanes que vivien a Mollet, per aquest motiu tots els germans van aprendre ben aviat el català i es varen adaptar prou bé a Catalunya. De fet, ella sempre s'ha sentit catalana.

Va cursar els estudis primaris i secundaris a Mollet i després va matricular-se a l'Escola de Llevadores de la Facultat de Medicina de l'Hospital Clínic de Barcelona.

L'any 1950, per raons professionals, va venir a viure a Parets on va conèixer qui posteriorment seria el seu marit, Francesc Butjosa i Carreras. Es varen casar el 1961. Dos anys més tard va donar a llum al seu primer fill, en Francesc, i el 1967 la seva filla Anna. Malauradament, va enviuar a principis dels anys vuitanta.

Quina era la tipologia de les persones que estudiaven infermeria als anys quaranta?

La majoria de les companyes d'estudis provenien de famílies benestants. Vestien amb elegància i vivien en habitatges on, en aquells temps, disposaven d'un bon nivell econòmic i força luxes. Fins i tot tenien minyones. Jo me les mirava somiant poder tenir un d'aquells vestits tan elegants algun dia.

Per a una família del món obrer en els anys de la Postguerra devia ser difícil poder pagar una carrera als seus fills. Com ho varen fer els seus pares per tal que vostè pogués estudiar?

Bé, va ser difícil, tenint en compte que a casa meva érem força germans i no hi havia prou diners per poder fer front al repte que es plantejava. Jo, que sempre he estat una persona emprenedora, vaig optar per compaginar els estudis amb el treball. Vaig aconseguir una plaça als laboratoris del Dr. Pedro Pons, que estaven ubicats a l'Hospital Clínic. Treballava pel matí i estudiava per la tarda. Per sort, van ser força flexibles; em donaven permís per assistir a alguna classe de pràctiques en el cas que coincidís amb l'horari laboral.



La Paquita Navarro en un bateig

Un cop acabats els estudis, què va fer?

Vaig anar al Col·legi Professional de Llevadores que estava situat al carrer Tapineria, prop de la Catedral de Barcelona, per tal que m'orientessin a l'hora de trobar feina per la zona del Vallès Oriental, concretament, a Mollet. Em varen dir que al meu poble ja hi havia quatre llevadores però, a Parets, només n'hi havia una que ja era força gran i aviat es retiraria. Aquesta professional



Treballant al laboratori del Dr. Pedro Pons

era la Carme Ventura. Aleshores vaig decidir venir a viure a Parets. Vaig llogar una casa a Can Dolç.

Vaig exercir la meva professió de forma lliure. Després vaig entrar a la Seguretat Social. Les dones tenien una cartilla que jo havia de dur a sanitat de Granollers i em pagaven 25 pessetes per cada assistència al part. Un cop es va jubilar la senyora Ventura vaig passar a ser la llevadora titular de Parets.

En els anys cinquanta i seixanta la feina de llevadora era puntual perquè la mitjana era només d'un part cada quinze dies. Per això també feia de practicant a casa meva o a domicili. Aleshores encara es bullien les xeringues i les agulles. Recordo que molta gent es duia l'alcohol i el cotó de casa.

Quan vaig arribar a Parets era una noia jove, moderna i elegant. Per això em varen començar a anomenar "la senyoreta". Avui encara hi ha gent que em diu així.

Recorda el primer part que va assistir a Parets?

Sí, ho recordo molt bé. Va ser l'agost del 1950. Vaig assistir un part a Can Roget i el nadó va ser una nena, la Margarida García.



Com era la vida d'una llevadora en un poble rural?

Les embarassades es visitaven a casa meva, a sobre del meu llit. Auscultava el nen amb un estetoscopi de fusta. Popularment en dèiem la trompeta degut que la seva forma s'assemblava a aquest instrument. Després mesurava la panxa i les mirava l'albúmina en l'orina.

No cal dir que en aquells anys el mitjans dels qual disposàvem eren molt senzills. La sogra, el marit o bé alguna veïna portava tovalloles i aigua calenta. No n'hi havia anestèsia, ni calmants pel postpart.

Si el nen patia d'asfíxia el revifàvem posant-lo en un cubell d'aigua calenta i un d'aigua freda alternativament. El canvi de temperatura el feia reaccionar. Si estava malament cridàvem al metge o el portaven al pediatra de Granollers. En el cas que fos greu l'havien de portar a Barcelona.

A Parets hi ha havia dos nuclis urbans, el barri Antic i l'Eixample, però també moltes masies disseminades. Jo no tenia vehicle propi i a algunes cases, com les del veïnat de Can Pepet, hi anava a peu. Però n'hi havia d'altres famílies que em venien a buscar amb el cavall i la tartana, que era un mitjà de transport molt emprat en els anys cinquanta.

Altres vegades venien en moto. Recordo una anècdota que em va passar quan tornaven cap a casa en la moto després d'assistir un part. Degut a la sorra del paviment la roda va patinar i vàrem anar a terra el conductor i jo mateixa; sortosament no ens vàrem fer mal.

Després del part anava a curar la mare cada dia, li canviava la roba del llit, la camisa de dormir i li curava el melic del nadó fins que li queia. Les ensenyava a donar de mamar, atès que quasi totes les mares alletaven a llurs propis fills. Era costum que la llevadora anés al bateig i fos qui portés el nen als braços.

Recorda anècdotes de parts a Parets?

Bé, recordo que en més d'una ocasió, quan jo arribava a la casa, la criatura ja estava naixent. En una ocasió el nounat es presentava de cara en comptes de presentar-se de cap, com és habitual. Aquestes situacions difícils actualment se solucionen practicant una cesària. Jo tranquil·litava la mare i el nen podia néixer sense dificultat. A l'hora d'explicar aquest cas concret al metge de capçalera del poble, el Dr. José Buil, es va quedar sorprès que ho hagués resolt amb tanta naturalitat. El segon fill d'aquesta senyora també va néixer de cara.

En aquell temps no hi havia instruments per detectar si hi havia un, dos o tres fetus. Un cop havia donat a llum el primer només es podia preveure en funció del volum de la panxa de la mare.

A començament dels anys setanta la majoria de dones anaven a infantar als centres hospitalaris. Què va fer a patir d'aquella data?

Com molt bé dius, la feina de llevadora en el poble per assistir parts a domicili va anar desapareixent. Aleshores, vaig anar a l'Hospital General de Granollers i vaig parlar

amb les monges, que eren les que portaven la direcció del servei d'infermeria. Em varen contractar per fer suplències i no varen trigar gaire a fer-me fixa.

Més endavant vaig compaginar la feina a l'Hospital de Granollers amb la de l'atenció primària als ambulatoris de Parets i Mollet. L'any 1988 em vaig jubilar.

La professió de llevadora és una feina molt agraïda; he ajudat a néixer a moltes persones de Parets i això fa que la gent, sobretot les dones, m'apreciïn molt. Em sento una persona molt estimada al meu poble.

Si tornés a néixer tornaria a ser llevadora.

Agraïm molt la conversa tan l'agradable que hem mantingut amb la Paquita Navarro i la seva hospitalitat.

**Anna Butjosa i Navarro
Rosa Martí i Conill i
Joan Volart i Bellavista**



Paquita Navarro a les fonts de Montjuïc

Amb aquest article volem fer un petit homenatge al nostre avi Antonio Puig Bruy, qui fou el primer paretà artesà que va desenvolupar l'ofici de "baster" en el nostre poble des de l'any 1923. Aquest nom no els dirà res si no s'explica una mica la seva trajectòria professional.



Antonio Puig Bruy i Margarida Calzada Valldoriola

Provenia d'una família originària del poble d'Alella, a la comarca del Maresme, i propietària de vinyes. S'establiren a Parets en el barri de Can Riera, a la casa anomenada Can Filuà. Eren els pares i quatre germans: en Josep, l'Antonio, la Josefa i en Francisco. Aquí s'instal·laren, conrearen terrenys amb vinyes i comerciaren amb vins. És probable que vinguessin a viure al nostre municipi defugint de la fil·loxera provinent de França, que arribà a l'Empordà l'any 1879 i al Penedès l'any 1.888.

L'avi Antonio es va casar amb Margarida Calzada i Valldoriola. Ella era filla de Can Pigat de Parets, al carrer de Sant Antoni, on vivia amb seus pares i els seus dos germans, en Joan i la Teresa. Varen tenir sis fills: la Isabel, en Jaume, en Josep, la Rosa, la Rosita i la Francesca.

A Parets, poble eminentment agrícola, a principis del segle XX apareixien nous oficis, a banda dels ja existents com ara el ferrer de cavalls, el carreter, que feia i arranjava carros, o el de baster, que confeccionava i arreglava guarniments pels cavalls. Segons consta a les altes de la contribució industrial de Parets, a partir del primer d'octubre de 1923 Antonio Puig i Bruy liquidava els impostos per exercir de "bastero" al carrer de Sant Antoni núm. 12.

Antonio Puig, home decidit i emprenedor i amb una gran visió de futur, veient que a Parets no hi havia cap baster per arreglar i fer nous guarniments pels animals de tir -cal tenir en compte que a Parets l'any 1916 hi havia entre cavalls i eugues 73 caps- va decidir emprendre aquest ofici per donar servei als pagesos del nostre poble i de la comarca. El que no sabem és on va aprendre aquest ofici tan complex i artesanal. La importància que varen tenir els basters -guarnicioners- anava lligada al transport amb cavalls i a les feines del camp.

Aquest ofici, tan antic i complex, es solia transmetre dins l'entorn familiar. El pagesos eren els seus clients habituals, ja que tenien un animal de tir i un carro per poder treballar les terres. Els basters els oferien objectes de primera necessitat per a les seves tasques diàries. Algunes de les peces o guarniments que fabricaven eren el cabeçó, el collar, la retransa, les regnes, el selló, el sofre i la ventrera.

El material que s'utilitzava per fabricar les peces era principalment el cuir. Per treballar aquesta matèria primera l'estovaven en aigua calenta i calia mesurar l'animal per fer el guarniment correctament. El baster feia tots els articles completament a mà a partir de matèries primeres naturals com el cuir, el fil, la tela de cànem, el pèl de cavall, la palla, la llana i la fusta. El més característic per treballar el cuir dels guarniments eren unes fustes de 1 metre per 20 cm de llargada en forma de

pinça, que subjecten la peça. Aquestes fustes es posaven entre les cames de l'operari per poder treballar amb les dues mans alhora, això els permetia cosir amb una agulla a cada mà, una per la part superior i l'altra per sota de la peça que confeccionaven. A la mà dreta duïen una manyopla de cuir sense dits per tal de cosir sense fer-se mal.

A la taula on treballava un baster hi havia moltes eines, com ara el tallant, els punxons, les alicates, la cola d'enganxar o els ganivets, entre altres.

A mesura que es varen mecanitzar les feines agrícoles varen anar desapareixent els cavalls del camp. En el nostre cas, a Parets, en la dècada dels seixanta, solament hi quedaven dos o tres cavalls.

Recordem encara l'olor característic del cuir i la pell que impregnava la botiga i que sentíem cada vegada que anàvem a Can Baster a veure l'avi Antònio i la resta de la família. L'avi va estar al capdavant del negoci fins a principis de 1950. El succeí el seu fill Jaume, que continuà l'ofici après del seu pare fins a la dècada dels seixanta. A partir d'aquest moment es va dedicar a l'ofici de matalasser, après a Rubí.

En Jaume anava a les cases a refer els matalassos de llana que s'havia endurit al dormir. Cada dos o tres anys calia desfer-los i refer-los de nou. El procés era el següent: es descordaven les betes que aguantaven la llana per tal d'evitar que no anés d'un cantó a l'altre, es descosia la tela i es buidava la llana. Un cop s'havia fet aquesta fase, la senyora de la casa rentava la roba. Alhora, el nostre oncle Jaume disposava d'un lloc a la casa, que podia ser el terrat, l'era, el pati o bé alguna altra habitació gran, on procedia a desfer la llana amb uns bastons llargs i prims de fusta de freixe. Després picava la llana i la feia voleiar per desfer-la i que esdevingués més esponjosa, al mateix temps que es treia la pols que s'havia acumulat durant els anys que s'havia fet servir. Un cop les teles estaven netes i seques, es tornava a ensacar la llana

ben repartida dins de les robes i es tornava a cosir. Tot seguit es procedia a passar les betes pels ullets que hi havia al mig del matalàs i que permetia que la llana no es mogués. Hi havia dos sistemes de cosir el matalàs: el primer era els cosit a la catalana, que consistia en fixar la llana mitjançant unes betes, i el segon era a l'anglesa, en què es cosia tot el voltant del matalàs fent un cordó que li donava un millor aspecte i quedava més ben acabat. Tot aquest procés durava dues o tres hores. L'oncle anava a refer matalassos, a més de al nostre poble, a Lliçà de Vall, Lliçà d'Amunt, Santa Eulàlia, Montmeló i a d'altres pobles del voltant. Més endavant va comprar una màquina de desfer la llana i refeia els matalassos a casa seva, així s'evitava els desplaçament a casa del client.



Logotip i etiqueta de preus

Després de l'aparició en el mercat dels matalassos d'escuma i de molles, l'ofici de matalasser va quedar relegat a segon terme. Malgrat tot es varen seguir fent fins l'any 1984.

A partir de l'any 1965 el seu fill Joan es posà a treballar ajudant el seu pare a la botiga. És a partir d'aquest moment, i per causa de l'increment de la població per l'arribada de persones immigrants de la resta de l'estat, que es produeix al nostre municipi i a molts pobles de Catalunya l'expansió del negoci. Això fou gràcies a l'esforç i l'empenta que li varen dedicar en Joan i la seva mare, Eulàlia Clotet (Laieta de Can Baster). Ambdós eren molt entusiastes i emprenedors; no s'espantaven davant els nous reptes i oportunitats que es presentaven en aquells temps. Varen donar una nova empenta en el negoci fent un gir de cent vuitanta graus. Varen començar comercialitzant teles de matalassos, material

esportiu, de platja, de puericultura, de lleure, mobles de jardí, sofàs, llits, somiers, matalassos d'escuma i de molles, coixins, roba de la llar o joguines, entre d'altres.

No va ser fins l'any 1970 que l'establiment també va oferir el servei de col·locació de cortines, tendals, mosquiteres, persianes, moquetes, suro i treballs de tapisseria. Can Baster era com un 'Corte Inglés' petit, ja que tenien de tot.

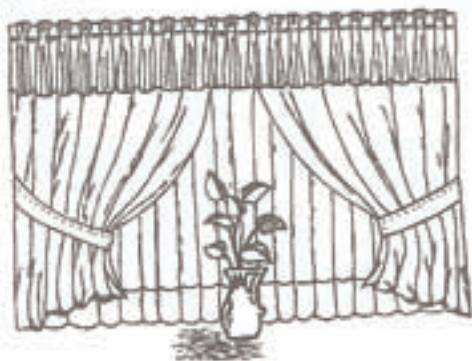


Tel. (93) 562 07 91
C/ Sant Antoni, 42
08150 PARETS DEL VALLÈS
(Barcelona)

TENDALS - "TOLDOS"



**CORTINES I
TAPISSERIA EN GENERAL**



Anunci de Puig Decoració

Aquesta nova embranzida es veurà truncada l'any 1980 amb la mort d'en Joan, fill d'en Jaume Puig i la Laieta.

Tot seguit l'Antonio Puig Serra, nét de l'Antonio Puig i Bruy i cosí d'en Joan, i la Mercè Martín, esposa del primer i vídua d'en Joan, s'incorporen al negoci familiar, i junts van decidir continuar la tasca iniciada pels seus avantpassats i donar continuïtat al negoci familiar fins als nostres dies.

Com hem vist, el negoci es va transformar adaptant-se a les necessitats de la gent i del que demanava el mercat en cada moment.

Després de gairebé noranta anys i tres generacions treballant i donant servei a molts clients, aquest any hem decidit tancar definitivament les portes per jubilació perquè no hi ha relleu generacional. Les filles han triat altres tasques.

Alhora volem que aquest article serveixi per donar les gràcies a totes les persones que al llarg d'aquests anys han confiat en nosaltres i el nostre treball. Gràcies per la vostra confiança, per la vostra lleialtat; sempre us estarem agraïts, us enyorarem i trobarem a faltar la botiga, però ara comença una altra etapa. La vida segueix.

**Antonio Puig
Mercè Martín**

L'any 1972 es van iniciar les obres de construcció de l'empresa 'TS2 MUEBLES' a la C-17 (abans anomenada carretera de Puigcerdà), al km 22,50 del nostre terme municipal.

L'obra és de l'arquitecte Lluís Tarragó i Anguera. Va ser un projecte molt nou i atrevit per l'època per la forma de l'edifici i pels materials utilitzats. Fonamentalment, es tracta d'una estructura metàl·lica.

Avui encara es conserva i realment és un edifici bonic. El propietari fou en Francesc Sarrà Mogas, de Granollers, que va destinar l'edifici a exposicions de mobles i va organitzar una de les primeres exposicions destinades a la venda que es van fer. Per les dates en

que es va construir va esdevenir un edifici molt modern pel que fa a la construcció i a l'ús.

La grafia del número 2 que consta al nom de l'empresa, es va posar perquè la sortida de l'autopista A-7 era la número 2.

L'any vinent en farà 40 de la seva construcció i encara conserva el seu encant.

Les fotografies que reproduïm a continuació (així com la de la portada) són de quan es va acabar l'obra, i han estat cedides per Francesc Sarrà Mogas.

Rosa Martí i Conill

Llicenciada en Ciències Químiques



Detall de l'entrada de TS2 Muebles, any 1972



Exposició de mobles, any 1972



Detall de la façana exterior de TS2 Muebles, any 1972



Detall de la façana exterior de TS2 Muebles, any 1972



Visita general de la façana principal de TS2 Muebles, any 1972

Poesies de Francisca Lloberas i Carreras, Filla de can Fusta del carrer Major:

FELICITATS

Quan hom es lleva eixerit
es pot dir que ha ben dormit,
i per no esperar demà
et vinc a felicitar.

Espero ésser la primera,
les altres vindran darrera,
et desitjo felicitat
amb bona companyia.

No et deixo mocadors, ni flors,
perquè això resigna plors,
no ho diguis a cap veïna
diran que el cap no em barrina.

Pensaràs: la Rossa és boja,
més per això no em torno roja,
en tal dia com avui compleixo
setanta-un anys, el dia 23 d'agost

Anys enrere a les set
ja era fosc
ara les coses són clares,
fins a les nou si veu prou.

Parets del Mahó i Pedra
23 d'agost de 1948

A LA MEVA NÉTA MÒNICA

És rossa com un fil d'or
i a mi em té robat el cor
és tan fina i bonica
que fins sembla transparent
comparada amb una nina
de porcellana molt fina
té una simpatia tal
que l'ajuda a ser bonica
no la té tothom qui vol
sinó el que li toca al vol
qui tantes gràcies li troba
doncs no sabeu qui serà
una iaia que l'estima
que d'aquest món ja se'n va.



Francisca Lloberas i Carreras



PARIETES
centre d' estudis locals