

Tartanes i camions

Arxiu Municipal - Ajuntament de Cassà de la Selva



A
M
C
S

Juny, 2003 - núm. 6 / 2a època

La infantesa imita en moltes ocasions les activitats professionals que marquen la vida dels adults..

S
C
E
L
L

DIETES



Un segle de transports (1850 - 1950)

Per Taula Sectorial per a la Recerca i Difusió Històriques

DIETES



Dolors Rabassedes i les seves nêtes en el camí de cal Rei a la Torremansa en els anys seixanta del segle XX (Col·l. família Casadevall).

de transport de tracció animal per al servei públic i a la matrícula industrial de l'any 1874 ja desapareixen els traginers amb mules de bast i apareixen els professionals que compten amb cotxes i carros amb cavalls per dedicar-se al tràfic, i que pagaven per nombre de vehicles, nombre de cavalls i quilòmetres de la línia explotada, tot i que és de suposar que el tragí amb mules de bast devia continuar en menys mesura. En l'any esmentat, Francesc Pla d'Albertí, a la plaça de la Coma, i Francesc Joan Masbernat, al carrer del Molí, tenien cadascun un cotxe amb tres cavalls i Narcís Oller i Salvador i Salvador Gispert, un carro amb un cavall. Alhora, el traginer Francesc Viñolas, que trobàvem esmentat l'any

1851, ja feia el transport amb un carro.

El carrilet

L'any 1892 es va inaugurar la línia fèrria del tren petit de Sant Feliu de Guíxols a Girona, que va transformar el paisatge urbà de Cassà i també part de la seva economia. Aquest nou mitjà de comunicació satisfia els desigs dels industrials surers que reclamaven més seguretat, fiabilitat i rapidesa en el transport. Un exemple, els vehicles de tracció animal que feien la línia regular de Sant Feliu de Guíxols a Girona invertien sis hores en el trajecte, mentre que el carrilet ho feia en dues hores.

L'any 1893 es va produir la baixa de la matrícula industrial d'Esteve

Torràs Parons, de Jaume Parramon Mir i de Josep Tolosà Salvadó, tots del veïnat de les Serres i tots amb un carro de transport. És possible que la inauguració del carrilet tingués a veure amb aquestes baixes, però no podem dir que el nou mitjà de transport significués, ni molt menys, la desaparició dels vehicles de tracció animal, però sí que va comportar el naixement de nous serveis de trasllat de mercaderies que enllaçaven l'estació del carrilet amb les diferents fàbriques dedicades a l'elaboració de taps, com recorda la memòria popular que ho va fer l'empresa Caldas, dita vulgarment en Vila de les carreteres, entre d'altres.

Acostem-nos una mica al panorama urbà i cassanenc de la segona meitat de segle XIX, un paisatge dominat pels animals de bast i de sella, de carros, carretes (l'any 1877 estaven censats a Cassà 267 carros i 143 carretes), que eren els protagonistes dels carrers i dels camins i que omplien a vessar les vies i les places de Cassà els dies de mercat. Les ordenances municipals vuitcentistes ja pretenien ordenar el trànsit rodat, que a voltes podia ser caòtic. En les de l'any 1892 es deia que els conductors de carruatges, al mig del poble, no podien anar muntats i que la cavalleria l'havien de portar a la dreta, que els que vinguessin a mercat els haurien de deixar en un lloc prefixat i que els que pareessin en fons i hostals havien d'entrar-hi. Les ordenances de l'any 1916 concre-



*A l'esquerra, viatge exclusiu de vagons amb suro aglomerat procedent de Reliable l'any 1958. (M. Miralles i V. Gruart).
A la dreta, estat d'un dels camins de Cassà amb una tartana (Col·l. J. Codola)*

ten encara més la vialitat dels carrers. Així, aclareix que, quan es trobin en el carrer dos o més carruatges, cadascun haurà de transitar per la seva dreta i si el carrer és estret, haurà de retrocedir el que estigui buit. Si ambdós anessin carregats o buits, hauria d'anar enrecre el que estigués més a prop de la cantonada i, en el cas que el carrer fes pujada, ho hauria de fer el que pugés. Aquestes noves ordenances parlen específicament dels nous tipus de vehicles i ens diu que la circulació de velocipedes, motocicletes i automòbils s'haurà de fer pel mateix lloc destinat als carruatges, hauran de portar el llums encesos durant la nit i hauran de tenir un timbre per poder avisar del seu pas. Aquestes mateixes ordenances també assenyalen que tots els carruatges han de tenir un número d'inscripció que els ha de donar el registre de l'Ajuntament.

Tartanes i carros

No és fins a l'any 1900 que apareixen, en la documentació municipal, les tartanes, aquells mitjans de trasllat que els equips de futbol llogaven per portar els jugadors als partits, les orquestres per assistir als balls dels pobles veïns i les famílies i els grups d'amics per anar d'excursió i assistir a casaments i tot tipus de festes. I, a part de llogar-los, també podien fer itineraris de línies regulars de moviment de viatgers i itineraris també establerts per al carreteig de mercaderies. Uns i els altres tenien com a destí les poblacions del voltant, sobretot per conduir mercaderies i viatgers als mercats, a les diferents estacions de ferrocarril, però també per arribar fins a la capital, Girona, quan s'havia d'anar a resoldre temes administratius, o anar al metge especialista i per assistir a les festes majors i aplecs anuals.

Carles Malagrida en el llibre "Els Músics de Cassà" recorda una d'aquelles tartanes que portaven els músics i els instruments i recupera fins i tot els noms dels animals que tiraven el vehicle: "La Llarga" de can Fullaca, tartana molt popular al poble i que tenia precisament onze places, que permetien encabir perfectament als nostres instrumentistes.(...) El cavall més conegut que els havia portat duia per nom Lucero", d'altres bèsties que també varen tirar la tartana i que varen tenir anomenada varen ser: Bonic i Tardoral.

Els primers automòbils

Vèiem com fins aleshores els carros i les tartanes, juntament amb el carrilet, eren els protagonistes de les vies de comunicació entre Cassà i el seu entorn; però, a partir dels anys vint del segle XX, els vehicles a motor van anar intro-

Els diferents transportistes que apareixen en les llistes de contribució industrial* durant les dues primeres dècades del segle XX queden reflectits en el quadre següent:**

<i>Nom</i>	<i>Any</i>	<i>Recorregut</i>	<i>Vehicle</i>
Transport de viatgers			
Joan Mateu Carbonell	1900	a Girona	tartana
Narcís Pibernat Cassà	1903	a Girona	tartana
Joan Mateu Carbonell	1910	a Girona	tartana
Joaquim Ysern Cassà***	1901		tartana
Jaume Adroher Cateura***	1909	a Girona	tartana
Josep Mateu i Mateu****	1917	a Riudellots	
Josep (?) Mestres****	1917	a Riudellots	
Transport de mercaderies			
Salvi Pairet Virolet***	1901		carro
Pere Esteba Puig***	1901		carro
Joan Esteba Puig***	1901	a Llagostera el 1909 ***	carro
Josep Pagès Oller	1903	a Quart	carro
Miquel Ribas Simon	1904	a Sant Feliu de Guíxols	carro
Joaquim Falgueras Celis	1904	a Sant Feliu de Guíxols	carro
Delfi Dauset Colls	1904	?	carro
Josep Domingo Semi	1909	a Riudellots	carro
Josep Domingo Semi	1909	a Sant Feliu de Guíxols	carro
Joan Mateu Carbonell	1910	a Riudellots	carro
Josep Domingo Semi	1912	a Sant Feliu de Guíxols i Palamós	carro

*En trobaríem molts més que no estan reflectits en la documentació municipal. Alguns d'ells són Josep Revarter i Comp^a o Jose Pau e Hijo, segons hem vist amb unes factures facilitades per Josep Bosch corresponents als anys 1907 i 1912 respectivament.

**Registre de declaracions de l'impost sobre conducció de viatgers i mercaderies.

***Apareixen en les relacions de matrícula industrial, no en el registre d'altres.

**** Estadístiques dels anys 1916 i 1917.

duint-se i varen diversificar el panorama dels mitjans de transport a Cassà. De l'any 1921 a l'any 1927 es va passar d'1 automòbil privat a 18, de cap autobús a 7 (apareixen per primera vegada en els documents l'any 1926), d'un camió a 14, de cap motocicleta (n'apareix una per primera vegada el 1922) a

12, mentre que de bicicletes es va passar de les 106 a les 120 (el 1925 n'hi havia 162). Els vehicles de tracció animal no havien desaparegut, ni molt menys, i en un qüestionari realitzat l'any 1926 per l'Ajuntament, hi havia censats 54 tartanes, 304 carros de dues rodes, 38 carretes de dues rodes,

184 carretes de tracció bovina i una conductora de quatre rodes. Si analitzem les despeses dels equips de futbol cassanencs, publicades en diferents números de Llumiguia entre els anys 1991 i 1993, en els anys vint comprovem el panorama del transport a Cassà on apareixen tartanes i autos per portar els jugadors i els diferents transportistes: Lluís Salvador (any 1922) amb el nom d'Agencia Nueva, Narciso Pibernat (1922), Josep Mateu (1923), Vidua de Josep Domingo (1923), Jaume Adroher (1924), Massa, Mateu i Salvador (1924). Cal destacar que en les factures emeses per Jaume Adroher l'any 1924 s'ha utilitzat el mateix formulari que Narciso Pibernat y Ca, només esmenant de manera barroera el nom de Pibernat i posant al damunt i manuscrit el d'Adroher; per tant, és de suposar que Jaume Adroher devia haver adquirit l'empresa. També hi ha una factura de l'any 1922 de l'agència de transports de la vídua de J. Caldas per transport de material.

El primer automòbil registrat a l'Arxiu Municipal de Cassà és de l'any 1920, i era un de 5 seients de Francesc Mas de Xexàs que vivia a can Vall-Ilobera de la plaça de la Coma. Una carta publicada al núm. 530 de Llumiguia, corresponent a l'any 1996, també ens aporta dades d'aquests primers temps i dona a conèixer que el primer vehicle a motor matriculat per Transports Domingo va ser un Camió Packard

amb la matrícula GE-346 i que el 5 d'abril de 1921 aquesta mateixa empresa va matricular un camió marca Víctor GE-427 d'1,5 tones.

A poc a poc es van registrant més vehicles a motor a l'Ajuntament, sobretot pel que fa a la indústria i el transport de viatgers:

- 1922 Ricard Arbusé Esteva, del carrer de les Mesures, va donar d'alta un autocamió marca Ford de 20 HP de potència i 1 tona i l'abril de 1925, un autocamió de 12 HP.
- 1923 Joan Nadal Muné, del carrer Bonavista, va declarar un camió de 12 HP per a transport de mercaderies per a ús propi.
- 1924 Jaume Adroher Cateura, del carrer del Progrés, que feia el transport de viatgers a Riudellots, va instal·lar un autoviatgers de 12 seients que feia un recorregut de 5 quilòmetres i el 1927 va declarar dos Hispano Suïssa, d'11 i 20 seients (un d'ells amb matrícula GE 239) i un Gray de 18 seients.
- 1925 Massa, Mateu i Salvador (La Cassanense) al carrer d'Avall varen declarar un autoviatgers de 14 seients per fer 12 quilòmetres i un autoviatgers de 14 seients per fer 5 quilòmetres i el 1927 al carrer del Progrés, tres Ford i un Renault per al transport de viatgers i un Ford per al transport de mercaderies.

L'any 1927 ja trobem una relació de l'impost de circulació i una llista de cotxes matriculats, en la qual figura l'Agència Caldas, al passeig del Ferrocarril, amb un Chevrolet



per al transport de mercaderies; Pere Sala Sabater, al carrer de les Barraquetes, amb un auto taxi de la marca Fiat; la vídua de Josep Domingo, de la travessera del passeig de Vilaret, va declarar dos Chevrolet; Pi i Teixidor, al carrer del Mig, un Chevrolet per al transport de mercaderies; Josep Planas Lloret, al carrer de les Barraquetes, i Joaquim Esteba Barber, al carrer de Barcelona, varen declarar un Ford cadascun.

A més dels camions dels industrials Ricard Arbusé Esteva (Rochet Schneider), Basart Colomé i Olivé, Francesc Codolà Quintana, Pere Cufi Jubert, Narcís Duran Carbó, Joaquim Esteba Barber, Pla i Suris, Josep Pla i Coll, Reliable Cork Company (amb un Ford cadascun), Josep Vidal Pont (Chevrolet), Domènec Serra Smandia (Ci-



Un autobús de La Cassanense el 13 d'agost del 1925 a Castelló d'Empúries (Col·l. J. Codola) i Francesc Massa, un dels fundadors de La Cassanense (Col·l. A. Negre).

troën), també consten a l'arxiu 18 automòbils turisme (marques Citroën, Talbot, Ford i Ericini) i una camioneta Chevrolet de Salvador Pi Grau.

No obstant això, l'aparició dels



Joan Cabarrocas, Janassa, transportant suro amb el carro de Ramon Caldas. (Col·l. R. Caldas).

vehicles registrats en l'impost de circulació no va significar la desaparició dels carros i de les tartanes i els professionals del transport varen continuar adquirint vehicles de tracció animal amb destí als seus negocis respectius:

- 1917, Josep Mateu i Mateu, del carrer del Molí, va registrar un carro de transport d'una cavalleria i dues tartanes de lloguer.
- 1923, Lluís Salvador Trias, a la carretera de Marina, va registrar una tartana d'un cavall per fer un recorregut de 5 quilòmetres i Francesc Pau Vidal, del carrer de Girona, un carro de 2 rodes.
- 1924, Salvador Pi i Grau, de Matamala, va donar d'alta un carro.
- 1928, Francesc Massa Torrent, del carrer del Progrés, va declarar dos carros i una tartana de lloguer.

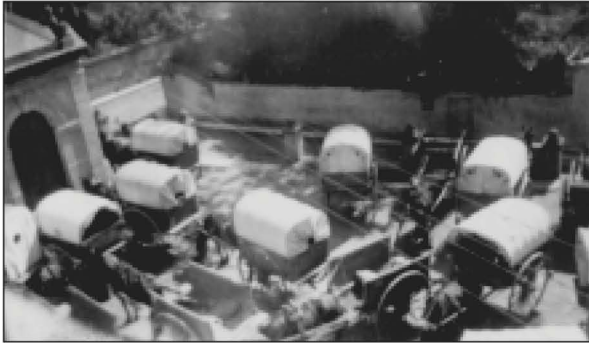
- 1931, Mateu Oliveras Torrent, del carrer d'Avall, va declarar 1 carro de transport amb una cavalleria.

El transport dels anys vint

Tenim força notícies sobre els transportistes a Cassà en aquelles dècades. Concretament per l'any 1927 es conserva una relació que diu que hi ha 3 professionals dedicats al transport de mercaderies (Joaquima Domingo, Francesc Pau i Salvador Pi), 1 al transport propi del seu comerç (Ricard Arbusé) i 4 que es dediquen al transport de viatgers (Jaume Adroher, Josep Mateu, Lluís Salvador i Massa-Mateu i Salvador), amb tot, no trobem en aquesta relació dos dels transportistes amb tradició a Cassà com Juncà i Caldas, tot i que en aquella data ja existien.

Ara bé, si hi ha una empresa a Cassà que simbolitzi la dècada dels anys vint i trenta és La Cassanense, de la qual en parlarem també més endavant. Els autobusos de La Cassanense varen significar una important competència al ferrocarril, atesa la seva major rapidesa. Lluís-Esteve Casellas, en el número 1 dels Plecs que es va dedicar al carrilet, diu que l'any 1928, Lluís Salvador i Trias, se suposa com a representant de la societat, va presentar una sol·licitud a la Junta Provincial de Transportes per establir una línia regular de passatgers. Aquesta sol·licitud es va denegar i no van rebre una autorització fins a l'any 1934 amb una sèrie de condicions: que els cotxes sortissin amb una diferència de mitja hora respecte als horaris del tren i les tarifes havien de ser 12 cèntims més cares que els bitllets de 2a del carrilet i a més havien de pagar un cànon per a la conservació de la carretera. En total, el bitllet a Girona amb el carrilet costava 95 cèntims i en autobús 1'45 pessetes.

No obstant això, una entrevista que va fer M. Dolors Godoy a Lluís Salvador, i que es va publicar en el número 388 de Llumiguia de l'octubre de 1983, dibuixa una mica més quin era el panorama del transport a Cassà en aquella dècada i l'exemplifica amb alguna anècdota. Lluís Salvador, que havia estat soci de La Cassanense, en aquella entrevista diu que varen arribar a tenir 5 o 6 tartanes i 8 cavalls i que



L'actual plaça Dr. Botet ocupada per carros i tartanes (Col·l. P. Abelli).



Enric Genoyer va captar aquesta imatge d'un òmnibus Reo cassanenc durant la postguerra (AMCS/Fons Teixidor Arxiu d'Imatges/Col·l. E. Genoyer).

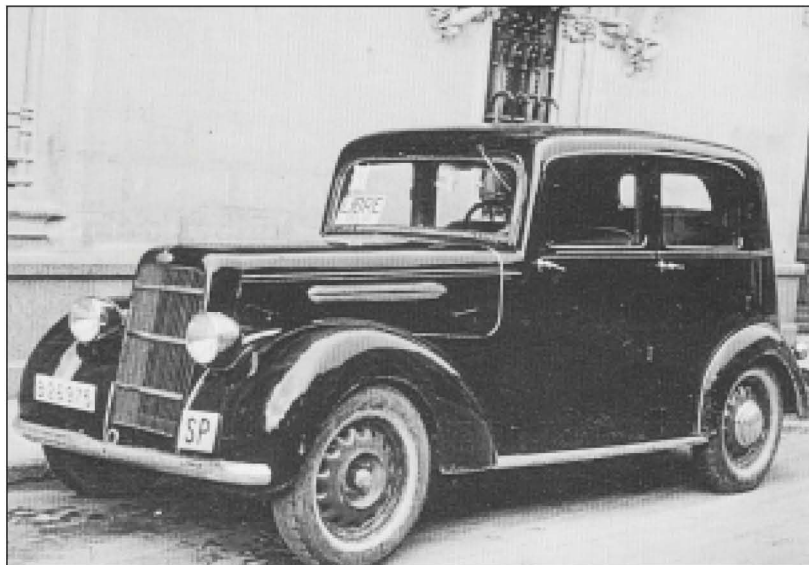
també tenia carros per fer tragi- nes. Explica que les tartanes eren de sis, vuit i deu places i que anaven a Girona, a Riudellots, i que portaven els músics per fer les audicions. Per exemple, recorda que cap allà el 1924 en una tartana de deu places s'encabien 12 músics i els seus instruments respectius. La "verra" anava lligada damunt del tendal, les partitures darrere els seients i els instruments a la falda. Comenta que fins i tot tenien una tartana per a nuvis, que tenia vidres al davant i al darrere i unes cortinetes per donar-hi intimitat. Josep Bosch i Mercader també va fer una descripció dels viatges en tartana cap a l'estació de Riudellots i que va ser publicat en el número 429 de Llumiguia corresponent el 1996: "(...) La tartana tenia uns seients de fusta que volien ser encoixinats –solia ser roba de vellut amb palla a dintre- i els passatgers es col·locaven cara a cara al llarg de la tartana amb sis o set per banda (...)

El camí solia tenir diferents velocitats. A la sortida de Cassà, que era una mica rost vall, l'animal, fresc encara, solia agafar un trot lleuger animant-lo el crinc-crinc dels cascavells col·locats a la seva collera. Envestida la planura del veïnat de Llebrers, a vegades es prenia uns instants de calma fent el camí xano-xano, per tornar amb el seu trot alegre animat per alguna petita xurriacada o un arri! afectuos. A l'inici de la primera pujada de can Canyet, el pas alentia i començava l'animal a brandar el cap, aferrar les cames al terra, cosa que feia agafar un vaivé suau a la tartana que era d'agrair pels ocupants que anaven a dintre. Ja novament a la baixada tornava al seu pas alegre, com indicant que el més feixuc era passat (...)."

El transport unificat

L'inici de la Guerra Civil va significar un canvi substancial en les formes econòmiques i socials. Lluís Adroher i Sitjas, que havia estat president d'ERC i era soci de La

Cassanense, va ser director de la col·lectivitat del Transport durant la Guerra Civil, uns anys en què el transport a Cassà apareix sota el nom d'Auto Transport Unificat. Aquest estava dividit entre transports generals i de lloguer. Dins els transports generals, hi havia un GMC d'Emili Cabarrocas Esteba, quatre Chevrolet d'Eugeni Domingo, un Chevrolet de Jaume Gispert, un de Mateu Oliveras, un d'Isoladora i un altre de Joan Lloveras Raurich, un Ford de Reliable, un Internacional de Santiago Riera Pigrau. Quant a automòbils de lloguer, hi havia un Opel de tres seients d'Eugeni Domingo Figueras, un Delage de 6 seients d'Enric Gruart Bosch, un Citroën de 5 seients de Joaquim Nadal Vilallonga, un DKW de 3 seients de Josep Olivé Dausà. I, de Mateu Oliveras, un Citroën de 6 seients, un Studebaker de 23 seients, un GMC de 28 seients i un Steward de 29 seients. Però trobem també altres mitjans de transport sense que aparegui el nom



El taxi de Martí Pi a la plaça de la Coma (Col·l. R. Pi).

d'Auto Transport Unificat: un Ford per als transports industrials de Pere Cufi Jubert, un Opel i un Paige de Francesca Duran Carbó, un Ford de Narcís Duran Carbó (successors), un Chevrolet de Gerard Espinet Estañol, un Chevrolet per a transports generals de Joan Llach, un Ford de Joaquim Martí Bou i un Chevrolet d'Isidre Masgrau Comas. A l'acabament de la Guerra Civil, el parc automobilístic estava desballestat i repartit per tot el territori; les carreteres s'havien d'arranjari i les tartanes i els carros varen tornar a envair els camins i els carrers de la geografia catalana. L'autarquia impedia l'entrada de material nou, modern i d'importació i per tant es reconvertia el que quedava dels antics automòbils i es

recomponien els vehicles amb tot tipus de peces reutilitzades. Un decret del setembre de 1939 autoritzava la reconstrucció de qualsevol vehicle amb tota classe d'elements de diversa procedència: diferencials, motors, caixes de canvi, eixos, direccions... sobre xassis nous, reconstruïts o reformats. Vicenç Bruçet recorda que el segon camió que va comprar tenia el xassis de la marca Steward, el motor Chevrolet i el canvi Ford, i Josep Bosch recorda que Mateu va anar a buscar un xassis en un lloc de recuperació de vehicles i va importar de contraban les altres peces que es passaven a peu pel Pirineu i explica que la peça que va costar més de portar va ser un càrter que pesava més de 60 quilos.

Però a més de no comptar amb peces noves i d'importació, també escassejava el carburant i aquest s'havia d'obtenir mitjançant els cupons de racionament que lliurava el règim franquista o bé s'havia de comprar a uns preus desorbitats mitjançant l'estraperlo. De fet, l'inici d'alguna de les empreses de transport cassanenques en la postguerra està lligada al món de l'estraperlo com la de Martí Pi o Vicenç Bruçet. Per exemple, el mateix Vicenç Bruçet ens va explicar que va fer d'estraperlista fins que va tenir pagat el primer camió. Aquest era un turisme transformat en camió i només l'utilitzava quan el negoci valia realment la pena. La resta del temps, el tenia tancat al garatge i negociava amb el combustible: el comprava a dues pesetes el litre i el venia a vuit o deu. També varen aparèixer camions i òmnibus adaptats a gasogen que comportava la instal·lació d'uns complements en el vehicle (dipòsit, conduccions de refredament, filtratge, combinació gas-aire per a la seva carburació-injecció als cilindres). Josep Bosch en el número 326 de la revista Llumiguia corresponent a l'any 1978 va fer una descripció d'aquests vehicles: "Els automòbils solien portar-lo a la part del darrere mig penjat, i era una caldera de gairebé mig metre de diàmetre, i allargat com una xemeneia, que feia quasi un metre i mig. Els camions el portaven a la part del darrere de la cabina encastat a

la caixa de la càrrega i era més gros, sempre en consonància de la potència del motor.

Funcionaven amb carbó o llenya, però el més normal era el carbó d'alzina, que per les nostres contrades era abundant.

Es carregava el dipòsit de carbó per la part del damunt i es feia foc, per part de baix, ajudat per un petit motor que bufava i l'atiava com si fos una fornald de ferrer. Un cop el carbó encès, aquest feia un gas que era el succedani de la gasolina”.

Hi ha molts canvis en els professionals del transport respecte a l'època anterior a la Guerra Civil. N'hi ha que desapareixen perquè es veuen obligats a exiliar-se per evitar la repressió, d'altres que reprenen l'activitat i intenten recuperar, amb més o menys sort en els resultats, els vehicles que els havien incautat i que eren moltes vegades en parador desconegut, i finalment apareixen nous professionals dedicats al transport com Martí Pi, Vicenç Brucet o Joan Mias, entre d'altres exemples.

L'empresa més emblemàtica de Cassà als anys vint, La Cassanense, acabarà per desaparèixer, però tres dels seus socis, Mateu, Oliveras i Salvador, continuaran en el món del transport a Cassà, mentre que Adroher es va veure obligat a exiliar-se. Oliveras va obtenir una línia regular de viatgers, mentre que dos germans Mateu varen fundar l'empresa Mateu & Mateu que es convertiria en una de les em-



A dalt, el segon camió de Vicenç Brucet. (Col·l. Vicenç Brucet). A baix tartana de can Trumfa l'any 1952 amb Narcís Darna, la seva filla Lola i el seu nét Jordi (Col·l. N. Darna).

preses de transport més important de l'Estat espanyol. Mateu i Mateu tenia delegacions arreu de l'Estat i una divisió internacional arribava arreu d'Europa i a Orient. Segons fonts familiars, Salvador, conegut com el Curt o el recader, a partir del 1939, davant la impossibilitat de tenir cap automòbil, va fer d'ordinari amb una bicicleta cap a Girona, amb el sac d'encàrrecs a l'esquena, després amb el tren i amb un tricicle (Isocarro), fins que més tard ja va poder adquirir un camió.

Martí Pi ha parlat dels inicis del seu negoci, que diu que es va crear l'any 1949, com a empresa de transport de viatgers. Primer feia servei de taxi amb una "rúbia", amb la qual tant portava el jovent a ballar als pobles de la comarca com les pageses al mercat amb els seus cistells. Al principi tenia un cupó de racionament de benzina de 125 litres al mes que comprava a la gasolinera d'Emili Teixidor. Si no en

feia prou l'havia d'adquirir d'estrangerlo a un preu aleshores desorbitat: 8 pessetes el litre. Després va adquirir un vehicle de gasoil, i el combustible el comprava a un pagès de Fornells, que tenia un cupó de racionament per a la seva tasca a pagès i la hi pagava a 2 o 3 pessetes el litre.

Joan Mias, segons informacions facilitades per la seva vídua Montserrat Vall-Ilovera, va començar a fer de transportista l'any 1954 i va continuar fins a la seva mort, l'any 1985. Va ser conegut com l'últim carreter de Cassà. Segons la mateixa informadora, Joan comprava sorra a en Seixanta, i la venia als paletes. El transport del material, el feia amb un tamborell i una mula, descarregava la sorra a l'obra i aprofitava per carregar la runa que els paletes havien apilat. Com a curiositat, podem comentar que 2 anys després de la mort d'en Joan, la família es va veure obligada a vendre la mula, ja que la pobra

enyorava el treball. La seva família conserva poques fotografies de Mias, però els pocs estrangers que passejaven per Cassà o passaven per la carretera demanaven de poder fotografiar-lo, ja que es tractava d'una nota exòtica.

El parc automobilístic cassanenc havia disminuït notablement l'any 1940 respecte a una dècada anterior. L'any 1940 hi havia 13 vehicles a motor per al transport de mercaderies, 15 automòbils particulars, 5 automòbils de lloguer i 11 motocicletes.

Concretament, el parc d'automòbils a 24 d'octubre de 1939 estava repartit de la següent manera:

Transport de mercaderies:

2 Studebaker, de Ricard Arbussé Esteva (1) i de Joan Bosch Ros (1); 6 Chevrolet, d'Eugeni Domingo Figueras (3), d'Isidre Masgrau (2) i de Joan Lloveras Raurich (1); 2 Ford, de Duran Carbó; 1 Opel de Duran Carbó; 1 Rochet-Schneider, de Mateu Oliveras Torrent; 1 Internacio-



El garatge de Transports Domingo amb la flota de camions en els anys trenta del segle XX i un camió carregat en una data indeterminada. (Col·l. Família Domingo Mercadal).

nal, de Santiago Riera Pigrau.

Automòbils particulars:

1 Chevrolet; 1 Ford; 1 Peugeot; 5 Citroën; 1 Renault; 1 R. Ceyrano ; 3 Opel; 1 R. Senechal; 1 Fiat.

Automòbils de lloguer:

1 òmnibus Chevrolet d'Eugeni Domingo Figueras; 1 REO d'Eugeni Domingo Figueras; 1 taxi Buick, d'Enric Gruart Bosch; 1 Chevrolet, de Mateu Oliveras Torrent.

De totes maneres, el transport cassanenc, no el podem reduir al trasllat de mercaderies i de viatgers des de Cassà fins a un altre punt de la geografia; hem de tenir també molt present el traç intern: els carruatges i automòbils particulars, el tràfic intern de les fàbriques i el transport de les fàbriques a altres punts de l'interior de Cassà. Manel Miralles ens ha facilitat informació de RELIABLE CORK COMPANY, S.A., més tard Reliable S.A., que exemplifica molt bé el panorama del carreteig a la postguerra. Aquesta empresa, dedicada a la fabricació i exportació de suro aglomerat negre per a aïllament tèrmic, acústic i vibràtic, disposava, d'unes vagonetes i d'un tram de vies interiors que sortien de la secció d'acabament i embalatge de les planxes fins a un moll de l'alçada d'un vagó, existent fora de la fàbrica, al costat d'una via morta del carrilet on se situaven els vagons que es carregaven per ésser transportats al port de St. Feliu de Guíxols, per a l'exportació.

Al mateix temps, l'empresa tenia

una carreta petita de tracció animal, tirada per una haca, el conductor i responsable de la qual era Ramon Vidal (a) "Ramon Matas", que a més del traç intern, el dilluns al matí anava a repartir les saques buides amb els seus corresponents cordills i etiquetes, a les fàbriques de taps habituals, que durant la setmana omplirien, i que el divendres passaria novament a recollir plenes de deixalles de suro. Quan Ramon Vidal es va jubilar, va fer-se'n càrrec Joan Rusalleda (a) "Cufaritu". Més endavant es va substituir per una plataforma elèctrica, només per a transports interns, conduïda per Carmelo Mejias. Més recentment, la conducció interna de les primeres matèries es portava a terme amb tractors amb pala carregadora. Els productes manufacturats

eren paletitzats i moguts amb "toros", màquines que tant serveixen per al moviment propi, com per a la càrrega de camions.

A més de la locomoció particular, l'empresa utilitzava els transports



Dos camions que Mateu & Mateu va tenir al llarg de la història. (AMCS/Col·l. J. Bosch).



*Joan Mías, l'últim carreter de Cassà (Joan Codolà)
i un carro a l'actual passeig del Ferrocarril (Col·l. J. C. Codolà)*



*La creu de fusta evitava que les saques caiguessin damunt de l'animal. Imatge d'un
dia de Sant Cristòfor del 1960 (Col·l. Família Juncà).*

urbans públics de Ramon Juncà i Vi-
cenç Caldas i els interurbans de
Transports Domingo i Transports
Mateu, més tard Mateu & Mateu.

S'ha de tenir en compte que, en
aquella època, existien molt pocs
camions a Cassà, i que el moviment
urbà es feia per mitjà de carretes
de dues rodes, relativament peti-
tes, en comparació amb les dels
carros que anaven a bosc, damunt
de les quals anava muntada una
gran plataforma que al seu davant
portava una "creu" de fusta en for-
ma d'ics, perquè les saques, fardells
de suro, etc. no caiguessin sobre
l'animal i per facilitar-ne la càrrega
i estabilitat de la mercaderia, ja que
moltes vegades no es lligava per-
què el trasllat d'una fàbrica a l'altra
era molt curt.

A principi dels anys 1950, mit-
jançant unes operacions de com-
pensació d'exportació que permet-
tien de disposar d'un petit percen-
tatge de divises per a la adquisició

de béns destinats a l'empresa ex-
portadora, va poder importar un
camió dels Estats Units, marca IN-
TERNATIONAL, per al transport
particular de l'empresa, que va ser
estrenat per Pere Nuell i Garan-
gou com a conductor i Antoni Pa-
rés i Alcalà com a ajudant. A la se-
va jubilació, els van succeir Josep
Ferrer i Funosas i Marcel·lí Rusca-
lleda i Casadevall, respectivament.
Aquest camió estava destinat al
trasllat de gènere manufacturat als
ports de St. Feliu de Guíxols, Pala-
mós, Barcelona i Tarragona, de la
mercaderia que s'havia d'exportar
preferentment; així com també al
transport cap a la fàbrica des dels
dipòsits de Figueres, St. Celoni,
Hostalric, Santa Coloma de Far-
ners i la Bisbal, que l'empresa tenia
per tal de facilitar l'entrada de pri-
mera matèria, que es feia amb car-
ro des del bosc fins als magatzems
esmentats. A mesura que hi va ha-
ver més camions, aquests parcs es

van anant tancant, ja que era més
pràctic entrar la primera matèria
directament.

D'igual manera, la matèria d'ex-
portació es va anar carregant en
camions amb remolc estrangers
que la venien a recollir, si es desti-
nava a Europa, o per mitjà de con-
tenidors de 40 peus, si la seva des-
tinació era Amèrica.

Són moltes les anècdotes que es
poden explicar del món del trans-
port, sobretot de la immediata
postguerra, que és de l'època en
què la majoria de gent gran té re-
cord. Per exemple, Conxita Casa-
devall explica que, a mitjan dels
anys quaranta del segle XX, quan
sortia de col·legi, per la carretera
de Caldes, trobava carros que de-
vien venir del Reliàble de descar-
regar suro. "El carreter anava tran-
quil·lament ajagut dintre les bosses
del carro, les regnes sobre la pan-
xa i ell gairebé sempre adormit".
La Conxita continua explicant que

tenien un camp poc abans d'arribar al Ravellí, "la mare i jo anàvem a collir naps i poc abans de les cinc el pare venia amb el carro a buscar-nos. Ell sempre anava assegut al capçal llegint -ja que aprofitava sempre que podia per fer-ho- i anava tan distret que moltes vegades es passava el trencall de venir, i llavors havia de fer força volta i venir per darrere. Així era de tranquil el trànsit en aquell temps". Josep Bosch també recorda com alguns carros es quedaven enganxats en un punt del carrer de les Barraquetes i com a conseqüència d'això es va haver de rectificar un tram del carrer.

Ventura Ferrer també explica alguns dels records del transport d'aquella època: quan totes les mercaderies es posaven a dalt del camió, quan va portar un vedell en un remolc des d'un mercat o quan anaven a buscar els pollaters de Barcelona a l'estació de Caldes els dimarts. N'hi havia uns 25 o 30 que feien nit a la fonda El Recreo per anar a mercat l'endemà i feien les comandes de pollastres, conills i ous que, després, eren carregats amb gàbies als camions.

Vicenç Brucet també té un munt d'anècdotes per explicar, una de les quals li va reportar deu dies de presó. Comenta que li van encarregar portar farina des de Porqueres fins a Cassà. El secretari de Porqueres, que en aquell moment no tenia cap guia en blanc, va agafar una guia vella, va esborrar el

*Camió marca Internacional de la Reliable l'any 1953. A dalt hi ha el conductor Pere Nuell i l'ajudant Antoni Parés amb els seus fills.
(Col·l. Q. Duran).*



que hi havia i va escriure-hi a sobre. Vicenç va tenir la mala sort que el va parar la Guàrdia Civil a l'entrada de Cassà i varen creure que la guia era falsa i el varen detenir. El secretari de Porqueres va aclarir la situació, el varen deixar lliure i li varen tornar la farina, el que no van fer va ser pagar-li els dies que va estar tancat a la presó.

Els recaders

Els ordinaris (recaders) ja havien aparegut molt abans de la Guerra Civil. D'aquests agents, al llarg de la història, la memòria oral encara recorda Cabarrocas, Llonch, Ribas, Torras, entre d'altres professionals. Aquests missatgers feien un tipus

especial de transport, d'encàrrecs i paquets poc voluminosos. N'hi havia que ni disposaven de cap mitjà de trasllat propi i utilitzaven el carrilet per fer els encàrrecs sobretot a la capital, a Girona. Emili Cabarrocas, en un programa de la Festa Major de l'any 1932, apareix com a recader diari a Barcelona amb un camió i en la publicitat diu que accepta tot tipus de càrrega, compres totes les poblacions del litoral. A Cassà estava situat al carrer d'Avall i al carrer Major i sota les Mesures. Al carrer Major hi havia també en Pepet Torras i Salgas que feia el servei diari a Barcelona amb el tren. El recader Reyné apareix en un programa del 1934 en el qual es llegeix: "És el més antic re-



Vehicle de Martí Pi davant la fonda el Recreo (Col.I. R. Pi).



Ventura Ferrer davant un dels autobusos de Transports Oliveras (col.I.V. Ferrer).

cader / i que treballa amb gran dalt; / i fan la feina molt bé / amb el seu fill Alegrí". En Lluís Ribas estava al carrer d'Avall i feia d'ordinari

a Barcelona, segons unes targetes que ens va deixar Rosa Albertí. Caterina Llonch ens ha parlat del treball del seu pare, Feliu Llonch Cels, que feia d'ordinari de Cassà a Girona. Segons Caterina, el seu pare va començar a exercir en els anys quaranta del segle XX. Feliu feia la seva feina amb el carrilet i a l'estació es trobava amb el seu germà, que també feia de missatger amb el tren, però des de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Feliu realitzava tot tipus d'encàrrecs, des de comprar els fils i els botons per a les modistes, fins portar alguna roda per a mecànics i ciclistes. La dona d'en Feliu s'encarregava dels comptes i de passar a cobrar per les cases. A partir de l'any 1969, quan va desaparèixer el tren, Feliu va continuar treballant utilitzant els cotxes d'en Vila (futura Teisa) que efectuaven la línia de Sant Fe-

liu a Girona.

Podriem parlar de molts altres transports i transportistes característics del poble com Lluís Coll, que anava a buscar el peix fresc cada dia a l'estació amb el seu carreton per portar-lo a les peixateries i en acabar el dia recollia el que sobrava i l'anava a enterrar en un camp. O la peculiar distribució del gel a domicili amb bicicleta o carro. També recuperem de la memòria popular el transport que feia Santiago Riera, que tenia un negoci de grans a la plaça Petita. La seva filla, Maria Riera, recorda que en els anys trenta utilitzava un carro i una haca tant per proveir la botiga com per fer-ne el repartiment a domicili. No obstant això, aquest mateix mitjà de transport l'utilitzava per acompanyar el sastre Joan Dausà a casa dels clients de Campllong, Sant Andreu, Llambilles, Fornells i Riudellots, per tal d'emprovar-los els encàrrecs i lliurar-los la roba confeccionada. En els anys quaranta, Santiago Riera va comprar un camió (el primer xofer va ser Monguilod, pare de l'advocat gironí actual, i després en Font i l'Àngel, que a més d'usar-lo per comprar i repartir també el llogava a les fàbriques per transportar el suro i fins i tot el feien per portar la família i les amistats a prendre un bany a la platja de la Conca.

Però si un tipus de transport ha caracteritzat Cassà, aquest és el del moviment del suro. La família Domingo Mercadal recorda quan

es carregaven els camions amb fardells de suro o amb sacs, que pesaven 70 o 80 quilos i que contenien uns vint mil taps. Els encarregats de carregar els camions eren els camàlics. Aquests especialistes portaven unes armilles especials per protegir-se les espatlles i pujaven els sacs i els fardells fins dalt del camió, allí hi posaven una esca-la que utilitzaven per apilar els sacs, un sobre l'altre, fins a 4 metres d'altura. La càrrega s'apilava amb una tècnica molt concreta, que tenia diferents denominacions. Pel que fa als sacs, es carregaven els primers dos pisos de cap i martell, el tercer pis casat i l'últim senzill. Pel que fa als fardells es posaven en vertical perquè anava més bé per encaixar-los.

El boom de l'automòbil

El règim autàrquic de la postguerra s'anava flexibilitzant i va començar a veure's un tímid creixement econòmic, alhora que varen començar a arribar els primers turistes. Mateu i Mateu es va convertir en una poderosa empresa de serveis que va fer que es conegués el nom de Cassà pràcticament arreu del món. Paral·lelament, el parc automobilístic va començar a incrementar-se. L'any 1950 hi havia 14 motocicletes, 9 automòbils de lloguer (un Citroën de Joaquim Bosch i Bosch a la carretera Provincial, un Citroën de Marià Mateu Casadevall del carrer del Molí, un

Vehicles de tracció mecànica i bicicletes

ANY	1921	1930	1940	1950	1957	1958	1976	2003
Camions	1	22	13	43	43	45	281	733
Turismes	1	33	15	20	47	50	1536	4375
Motocicletes	0	19	11		101	183	271	318
Vehicles lloguer		13	5	9	13		7	4
Bicicletes	106				644			
Ciclomotors							532	500

Per a l'any 1930 s'han agafat les dades de la Patent Nacional de circulació de vehicles a motor, pel del 1940 l'Impost de circulació, pels de 1950, 1957 i 1958, el Padró de contribució industrial d'usos i consums i pel de 1976 i 2003, l'Impost de circulació.

*Corresponen a l'any 1959.

**Corresponen a l'any 1956.

Evolució dels vehicles de tracció animal

De l'any 1907 a l'any 1921 s'han agafat els fulls d'"estadístiques de carros, coches y vehículos de todas clases"

ANY	1907	1912	1917	1921	1944	1953
Carros catalans i bolquets coberts	21	29	50	52	280	448
Carros catalans i bolquets sense cobrir	224	237	256	214		
Tartanes i calesses per al transport de persones	11	11	11	46	16	
Carros per a bestiar						
boví sense cobrir	119	119	120	179		
Diligències de més de 8 seients	-	-	2	-		

Fiat de Pere Teixidor Esteba al passeig de Vilaret, cinc vehicles (2 Chevrolet, 1 Reo, 1 Citroën, 1 GMC) de Ricard Oliveras Bonadona a la plaça de la Coma, 1 Dodge de Francesc Oller Viader. El 1951 ja apareix amb un vehicle de lloguer, un Chevrolet de Martí Pi Vidal a la carretera Provincial, mentre que Enric Gruart Bosch ho fa amb un

Delahaye al carrer de les Barraquetes. El 1952 hi ha 20 automòbils turisme i 44 camions, dels quals 10 eren de Marià Mateu Casadevall (Rochet, Internacional, Renault, Minerva, Chevrolet, Hispano, Dodge, Studebaker, Stewart, Ford), al carrer del Molí; 2 de Reliable (Ford i Internacional), al carrer Germà Agustí; 5 d'Eugeni Domingo



Els Sis-cents varen marcar tota una època (Col·l. J. Codolà).



Joan Mias, l'últim carreter de Cassà.

Figueras (4 Chevrolet i 1 Pegaso), a la travessera del passeig de Vilaret; 2 de Martí Domingo Figueras (2 Chevrolet), al carrer Major, i 3 de

Josep M. Duran Carbó (Ford, Opel, Internacional), al carrer del Pont.

A partir dels anys cinquanta el creixement del parc automobilístic és absolutament vertiginós i es passa dels 50 turismes matriculats l'any 1958, als 1500 l'any 1976, i els 4.375 de l'any 2003. L'any 1969 va desaparèixer del paisatge urbà i rural la figura del carrilet, els vagons plens de suro, d'homes i dones amb cistells venint o anant a mercat, dels vagons a l'aire lliure plens a vessar de famílies que anaven a la platja de la Conca els mesos d'estiu. Aquella desaparició va significar la culminació d'un altre tipus de transport: el de motor, que omplirà a vessar les carreteres del moment, de camions de gran tonatge i de turismes que col·lapsaran les carreteres. Però aquesta és una al-

tra història que s'haurà d'explicar un altre dia. Acabarem el treball recordant una anècdota que va explicar Conxita Casadevall: a mitjan dels anys cinquanta: un dia fent tertúlia després de dinar, el seu germà va comentar: "jo si em moro de vell, encara em veig amb cor de tenir cotxe". El pare va respondre: "Ui! Beveu molt a gallet, vosaltres." Tot i aquesta resposta, el pare de la Conxita en va estrenar tres.

Transport públic

Hi havia una tipologia de transport que només es podia fer a través de subhastes públiques que concedia l'Ajuntament. Dintre d'aquests hi ha la carn, les escombraries i els cadàvers, que tenien unes reglamentacions molt específiques i s'havien de fer amb uns vehicles especials.

Transport mortuori

Josep Caldas Bosch va començar a utilitzar els primers vehicles a motor en els anys seixanta del segle XX. Aquests vehicles varen substituir definitivament els carros tirats per cavalls que passaven amb el seu pas solemne i amb plomalls al cap pels carrers de Cassà. Tot i amb això, en la concessió que es va fer del servei a la Funerària Poch, l'any 1972, en una de les clàusules hi figurava que si la família ho desitjava la conducció des del domicili fins l'església es podia fer a espatlles dels familiars. Quan els cementiris es trobaven al

costat de les esglésies parroquials, els cadàvers es portaven a pols o amb baiards des del domicili, però un cop les necròpolis es varen allunyar dels centres urbans es va fer necessari un nou sistema de transport que va ser amb cotxes tirats per cavalls. La innovació, però, no va ser acceptada de seguida i la primera vegada que es realitza a Cassà és el 1905 a càrrec de Josep Martinell Valls i Ismael Ponsatí Massot, de Llagostera, que tenien com a representant a Cassà Joaquim Vila Rabasedas. El servei que varen oferir va ser el de conducció de cadàvers, des del domicili fins al cementiri, amb cotxe de dos cavalls convenientment ornamentat. Tot i amb això, els veïns podien continuar traslladant els difunts de la manera consuetudinària, és a dir, a coll.

El preu del servei variava segons les categories, que depenien dels cotxes utilitzats, els guarniments, el nombre de cavalls i la distància a recórrer. El nombre de vehicles i cavalls, el va anar fixant l'Ajuntament en les clàusules de concessió. El 1923 havien de tenir com a mínim un cotxe; el 1929, dos cotxes; el 1939, un de blanc i un de negre que han d'estar conduïts per dos cavalls; el 1958, dos cotxes negres i un de blanc. Cal dir que l'any 1929 Joan Caldas Llonch fa una oferta per substituir el vehicle de tracció animal per un de tracció mecànica i silenciosa [sic]. Tot i que se li concedeix el servei, en l'acord de la

concessió només s'especifica el vehicle de tracció animal.

Els concessionaris foren:

1905: Josep Martinell i Ismael Ponsatí

1910: Francesc A. Matas i Arobitg de Girona.

1923 Teresa Llonch Barnés, vídua de Josep Caldas.

1929 Joan Caldas Llonch

1934, Isidre Masgrau Comas

1958: Josep Caldas Bosch

1972: Funerària Poch

Transport de carn i escombraries

La primera dada que hem trobat a l'Arxiu Municipal data del 1929 i és l'acord que es pren per a la construcció d'un cotxe nou per al

transport de la carn, tot i que s'ha d'aprofitar la part mecànica i les dues rodes de l'anterior. Joan Font Farraró va guanyar el concurs per un preu de 1.200 pessetes, tot i que se li van afegir 100 pessetes per tal de redreçar les rodes velles. El cotxe de repartiment de carn era de fusta, completament estanc i amb una capa de zenc, per dintre. Realitzava el transport de la carn des de l'escorxador fins a les carnisseries i un cop acabat el repartiment es portava a l'escorxador on es rentava diàriament. Per tant, el carro de la carn era de propietat municipal, en canvi el carro de les escombraries no va ser municipal fins a l'any 1935. L'any 1968 la recollida d'escombraries ja s'havia de fer amb un



Vehicle especial per al transport funerari l'any 1972 (AMCS).

vehicle de tracció mecànica, tot i que en cas d'avaria es podia continuar amb el carro.

Les concessions al servei de transport de carn i d'escombraries es varen fer juntes des de l'any 1930 fins a l'any 1968. El servei de recollida d'escombraries es feia a partir de les 7 del matí, d'abril a setembre, i a partir de les 8 del matí, els altres mesos i s'acabava a les 12 del migdia. Si hi havia matança de porcs, es continuava la recollida d'escombraries a la tarda, ja que el matí es dedicava al transport de carn. El concessionari havia de recollir la brossa del poble i la que es produïa en mercats i places i portar-la a 500 m de la població. L'any 1966 podem dir que es va iniciar el reciclatge de les escombraries ja que en les clàusules hi havia la

condició de posar en un cubell a part els vidres trencats i les cendres de calefacció.

Els concessionaris foren:

1930.- s'adjudica provisionalment el servei a Eloi Madrià Torras, però hi renuncia perquè troba baix el pressupost municipal i continua tenint-ne cura fins a una nova adjudicació.

1930.- Lluís Pi i Ventura.

1935.- El 16 de desembre mor Lluís Pi Ventura i es fa una petició a l'Ajuntament per tal que el servei passi a Alexandre Pi Ventura.

1940-1945.- Miquel Mias i Rovira .

1955.- Josep Estrany Pijoan.

1966.- Miquel Mallorquí Cruañas.

1968.- Miquel Arbussé, pel servei d'escombraries i el de la carn queda desert.

Empreses cassanenques

Hem volgut acabar aquest estudi l'any 1950 però ens ha semblat convenient resumir la trajectòria d'algunes empreses cassanenques. No hi són totes, ni molt menys, però hem intentat escollir algunes de les més representatives, tant històriques com actuals. Al final del treball també trobareu un quadre amb les empreses cassanenques que satisfien l'any 2002 les quotes d'IAE de transports segons les dades extretes d'aquesta font esmentada.

LA CASSANENSE

Any de fundació:

Possiblement en els anys vint del segle XX

Any de tancament:

Després de la Guerra Civil del segle XX

Història:

La vertadera fundació de La Cassanense no està ben clara a l'igual que la seva desaparició. Segons informacions de Josep Bosch i Mercader, es va produir quan Mateu va adquirir un Ford T de pedals de color vermell, en els anys vint del segle XX, per a transport de viatgers, i en Pagès va comprar un Hispano Suïssa de color groc i es varen ajuntar per formar la Cassanense i cadascun va pintar el seu cotxe amb el color de l'altre i per tant van quedar de color vermell i

Empreses de transports l'any 2002 segons dades de l'IAE* municipal

Transport de viatgers

Autocars Maynau
Josep Serra Reixach

Taxi

Autocars Maynau
Francisco Díaz Parra
Francisco Medina Pérez
Juan Manuel Navarro de Miguel
Atilano Omella Pascual

Transport de mercaderies

Graciela Cabo Zingoni
Lluís Cantalosa Mercader
Jordi Dalmau Viñolas
Germans Genóher SL
Esteve Llach Font
Salvador Salas Jimenez
Josep Salvi Genové
Trans Juncà SL
Transports Ayach SL
Transports Brucet SA

*Aquestes són les empreses que estan tipificades com a transports segons l'IAE municipal, de totes maneres n'hi ha d'altres que s'hi dediquen i que satisfan les seves quotes però en altres epígrafs, com és el cas de Transports Gibert entre altres.

groc. En canvi, per a d'altres, la fundació de La Cassanense es va fer per l'associació de tres tartaners de Cassà: Francesc Massa Torrent (Xicu Masnou), Josep Mateu i Mateu (Fullaca) i Lluís Salvador (Curt). De fet, l'any 1924, en el número 481 de la revista Llumiguia, hi ha publicada una factura emesa per Massa Mateu Salvador aquell any d'un auto a Riudellots cobrat a la Unió Deportiva Cassà; en les altes de contribució industrial de l'any 1925, figuren els tres noms conjuntament amb 2 autoviatgers al carrer d'Avall, mentre que en el registre de patents de l'any 1927 ja tenen 3 Fords i 1 Renault al carrer del Progrés. Per tant, almenys des del 1924 aquestes tres persones ja es varen associar. Una hipòtesi del perquè d'aquesta unió podria ser fer front a la despesa considerable que significava l'adquisició d'un vehicle a motor. La Cassanense s'ha convertit en un dels símbols del transport històric a Cassà i des dels seus inicis va entrar en competència amb el transport de viatgers amb el carrilet.



Programa de la Festa Major de l'any 1928
(AMCS/Col·l. I. Codola).

Francesc Massa Torrent va morir l'any 1928, als 51 anys, i segons la seva néta, Angelina Negre, la seva mort va tenir a veure indirectament amb la creació de La Cassanense. Segons la seva néta, Xicu Masnou era un home molt obès i podia conduir tartanes, però en canvi no cabia en el seient del conductor de l'autobús i per tant, quan va entrar a formar part de La Cassanense les seves tasques es van reduir a la feina d'oficina. Aquesta manca d'exercici seria la que hauria agreujat els problemes de salut de Francesc Massa. Més tard varen entrar en la Societat dues persones més: Lluís Adroher Sitjas i Oliveras. El pare del primer, Jaume Adroher, un altre tartaner històric (mort el 1932), segons es desprèn d'una informació extreta del registre d'entrades de l'Arxiu del 1941, hauria cedit l'exclusiva del transport de viatgers entre Cassà de la Selva i l'estació de Riudellots a La Cassanense com aportació del seu fill Lluís.

Els vehicles de La Cassanense varen marcar tota una època, la dels anys vint i trenta. Els seus cotxes foren protagonistes de mil i una anècdotes, fins i tot varen ser utilitzats per a propaganda electoral durant les eleccions de febrer de 1936. La Cassanense, però, va ser una altra víctima de la Guerra Civil, al final va desaparèixer i els seus socis varen córrer diferents sorts: l'Adroher es va exiliar per por a

les represàlies, Lluís Salvador va exercir d'ordinari, Oliveras va continuar amb el transport de viatgers i els germans Mateu varen fundar una empresa de transports de mercaderies que es va convertir durant uns anys en un dels gegants del transport de l'Estat espanyol.

TRANSPORTS MATEU&MATEU

Any de fundació:

L'any 1900 es la primera vegada que apareix a la documentació municipal

Any de tancament:

1981

Fundador:

Joan Mateu Carbonell

Tipus de transport:

Transport de mercaderies i de viatgers

Primer mitjà de transport:

Tartana

Història:

El 1900 efectuava el recorregut de Cassà a Girona amb una tartana que sortia del carrer del Molí, també realitzava el transport de mercaderies i de viatgers de Cassà a l'estació de Riudellots, a més de llogar el servei de conducció cap a qualsevol indret. Després de Joan Mateu Carbonell varen continuar l'empresa el seu fill, Josep Mateu i Mateu, i posteriorment els seus néts Marià i Ramon.

Josep Mateu i Mateu va ser un dels socis de La Cassanense i a la postguerra dos dels seus fills: Marià i Ramon, varen fundar l'empresa Mateu & Mateu, que es va convertir en un dels gegants del transport a l'Estat espanyol durant uns anys amb agències pròpies a les principals ciutats de l'Estat espanyol i d'Europa i va tenir una flota de més de 250 vehicles propis a més d'altres de lloguer. Marià va ser president de l'IRU (International Road Transport Union), president d'ASTIC (Associació del Transport Internacional per Carretera) i de la Fundació General del Transport d'Espanya. En un anunci publicat a doble pàgina al Diario de Barcelona del 1971 es diu que Mateu & Mateu és la "primera red T.I.R. de servicios regulares entre España y el resto de Europa". Segons aquesta publicitat Mateu & Mateu es trobava instal·lat a Barcelona i tenia oficines de divisió internacional a Alacant,



Programa de la Festa Major de l'any 1945
(AMCS/Col·l. AMLL).

València, Madrid, Sevilla, Bilbao, Irun, Portbou, La Jonquera, Badajoz i Vigo i realitzava serveis regulars a Alemanya, Àustria, Bèlgica, Dinamarca, França, Gran Bretanya, Grècia, Holanda, Itàlia, Luxemburg, Noruega, Portugal, Suècia, Suïssa, Albània, Bulgària, Hongria, Polònia, Romania, Iraq, Iran i Turquia i les antigues URSS, Txecoslovàquia i Iugoslàvia. Una de les feines emblemàtiques de Mateu & Mateu va ser la de portar amb un camió GMC de sis tones, una màquina de vapor des de Barcelona, comprada per la fàbrica d'aglomerats de Garriga i Puig. Un altre treball digne d'esmentar per la seva peculiaritat va ser el trasllat d'un claustre gòtic des de Madrid fins al mas d'un milionari alemany a Palamós. Dels últims anys de l'empresa Mateu i Mateu hem recollit la informació d'Enric Serra en el capítol "De les tartanes a una fallida de 4000 milions." publicat en el volum 6 pàg. 80-81, de la BBdG, editada per El Punt l'any 2000. En aquest article es diu que l'any 1965 Mateu i Mateu (Ramon i Marià Mateu) tenien un actiu de 650 milions de pessetes, uns beneficis de 1500 milions, 1600 treballadors, 43 societats paral·leles, 3 sucursals a la Gran Bretanya, 8 a Alemanya, 13 a França i 2 a Itàlia. El 1980 va presentar una suspensió de pagaments i el 1981 els dos germans van fugir de l'Estat deixant l'empresa en fallida.

AUTOCARS MAYNAU S.L.

Any de fundació:
Octubre 1949

Fundador:
Martí Pi i Vidal

Tipus de transport:
Transport de viatgers

Primer mitjà de transport:
Taxi tipus Rúbia

Història:
Rossend Pi, fill de Martí Pi i Vidal, va ser el primer xofer i és qui actualment continua amb l'empresa. Martí Pi va començar amb el servei de taxi amb una "rúbia" més o menys l'any 1949. Dels vehicles que va tenir hi havia un Alfa Romeo de 9 seients GE 43251 i l'11 de novembre de 1965 va comprar un Auto Unió de 12 HP, de 9 seients, matrícula GE 52912. L'any 1962 va adquirir el primer autocar per fer el transport escolar i recollia mainada de Santa Pellaia, el Mas Ros, el Remei i can Cresta. L'any 1988 va adquirir la societat transport Oliveras SA, i va continuar les línies regulars de Cassà de la Selva a Caldes de Malavella i a Riudellots de la Selva que tenia Oliveras i la compaginava amb el lloguer de vehicles per a tot tipus de viatges programats. En l'actualitat continua amb el transport escolar i amb el lloguer de vehicles; taxis i autocars de servei discrecional nacional i internacional.

TRANSPORTS
GERMANS DOMINGO S.L.

Any de fundació:
1892-1895

Any de tancament:
1996

Fundador:
Josep Domingo Semí

Tipus de transport:
Transport de mercaderies

Primer mitjà de transport:
Carro

Descripció de l'activitat al llarg dels anys:

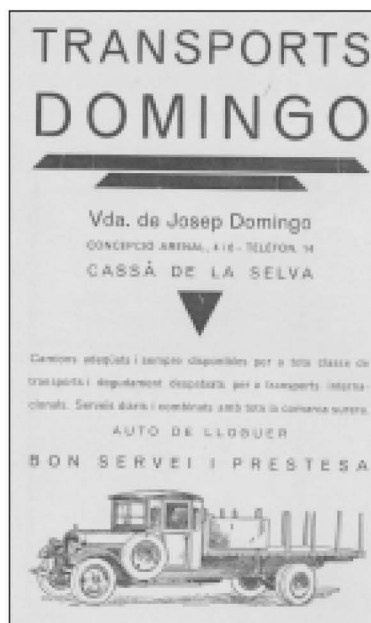
La primera dada que hi ha documentada a l'Arxiu Municipal correspon a l'any 1909 quan realitzaven el transport de mercaderies amb carros de Cassà a Riudellots i a Sant Feliu de Guixols i més tard a Palamós i a Palafrugell. L'empresa va estar radicada a la travessera del passeig de Vilaret, i a la carretera de Marina i diferents membres de la família Domingo s'han dedicat al transport: el fundador Josep Domingo Semí, la seva vídua Clara Figueras Franquesa (la Clara del castell, de Fornells de la Selva), i els seus fills Joaquina, Eugeni i Martí i el seu nét Jordi Domingo Muñoz. Fins al tancament, l'empresa va estar al càrrec de la família Domingo Mercadal, besnéts del fundador.

L'activitat inicial de l'empresa va ser la descàrrega i càrrega de mercaderies que arribaven o sortien

de l'estació de Riudellots amb destinació o origen a Cassà. El següent pas va ser fer el transport des de Cassà cap a les principals poblacions sureres: Sant Feliu, Palamós, Palafrugell i també el Voló, al Rosselló. En aquell temps en el negoci hi havia 4 carros, 1 carreta, 1 tamborell, 1 tartana, 1 matxo, 2 mules i 2 cavalls (el Tordo, la Morica, la Pastora, el Canari i el Pequín). Més endavant s'expandí l'activitat cap a altres poblacions de les comarques de la Selva i Alt Empordà tot seguint l'activitat de la indústria surera. També durant molts anys, es transportaven paquets de planxes de suro negre per aïllament per la construcció, des de les diferents indústries casanenques que el fabricaven, fins a l'estació de tren del Voló o Perpinyà, a França, per distribuir, a continuació per ferrocarril, aquest producte al centre d'Europa. De la mateixa manera també es va fer el transport d'aquest material a Lleida per les cambres frigorífiques que s'anaven construint o a diferents edificacions noves. En els últims anys de l'activitat, Transports Domingo, va oferir un servei diari de transport de mercaderies, en règim de càrrega fraccionada, des de qualsevol punt de les comarques de Girona i per a tot tipus de productes, fins a el Voló, Ceret i Perpinyà.

Amb un vehicle de petit tonatge, es va fer el servei de transport di-

recte amb zones franceses de reconeguda producció de vins i xampanyans com a Burdeus, Dijon, Reims. De la mateixa manera s'establí un servei de transport, des de les poblacions sureres de Girona, amb Vilafranca del Penedés i Sant Sadurní d'Anoia. Així com també, durant una curta temporada, amb la zona de la Rioja. També es va realitzar, amb camió frigorífic, el servei de repartiment dels articles fabricats per a una indústria alimentària de Campllong a les comarques properes del Gironès, Garrotxa, Baix Empordà, La Selva i part del Maresme. Per fer el repartiment a les diferents fàbriques del



*Programa de la Festa Major de l'any 1933
(AMCS/Col·l. J. Codola).*

poble, utilitzaven una locomòbil Femwick (plataforma elèctrica) que els permetia portar sacs i fardells en poca quantitat sense necessitat de carregar camions.

De sempre, Transport Domingo, va estar molt lligat amb el transport de mercaderies per tren. Durant molts anys es va realitzar la descàrrega de vagons complets, sobretot de fardells de suro que arribaven d'Extremadura o Andalusia fins que el transport per carretera va acabar amb aquest trànsit ferroviari. Igualment es realitzava la càrrega de vagons complets amb saques de taps o bé paquets amb planxes de suro per l'exportació, també fins que el transport per carretera el va acabar substituint.

RENFE va concedir, l'any 1947, a Eugeni Domingo Figueras, la concessió del Despatx Central de Riudellots. Aquest fet suposava ser el responsable, en exclusiva, de la recollida i repartiment de totes les mercaderies que es facturaven per tren en règim de carrega fraccionada (al detall), que en aquell moment i durant uns quants anys va suposar un volum important de tràfic. Uns anys més tard, RENFE va concedir la concessió del Despatx Auxiliar de Cassà de la Selva amb afluència a l'estació de Caldes de Malavella, ja que l'estació de Riudellots va quedar tancada al servei de mercaderies, quedant oberta únicament pel servei de viatgers. Aquesta activitat es va

anar acabant a poc a poc, degut a la forta implantació de novedoses empreses de transport per carretera que podien oferir millor servei que el tren.

TRANSPORTS OLIVERAS

Any de fundació:

Possiblement als anys trenta del segle XX

Any de tancament:
1988

Tipus de transport:
Transport de viatgers.

Història:

Oliveras va ser un dels socis de La Cassanense i en la postguerra Ricard Oliveras i Bonadona va crear una empresa de transport de viatgers. Transports Oliveras tenia una línia diària regular a Caldes de Malavella (amb parada a Sant Andreu Salou) des de l'any 1953, i a Riudellots de la Selva (amb parada a Campllong) des de l'any 1965. Evidentment, també organitzaven autobusos per portar als veïns a la Festa Major de Llagostera, de Riudellots, de Campllong, de Llambilles i a les Fires de Girona, tal com ho havia fet la seva antecessora La Cassanense. També recollien la gent de Riudellots i de Campllong que venia al mercat del dimecres a Cassà i portaven els cassanencs al mercat del divendres a la Bisbal, passant per la carretera de Santa Pellaia, i al mercat del dissabte de Girona. També passaven a recollir els treballadors de la fàbrica Alber-

tí de diferents poblacions. Transports Oliveras tenia un garatge a la plaça de la Coma, enderrocat l'any 2003, i un altre a Quart, on es guardaven els camions més grans. L'any 1974 es va constituir com a Societat Anònima Transportes Oliveras SA i més o menys l'any 1983 Ventura Ferrer, Josep Verdaguer i Joan Brugués, varen adquirir la societat i varen continuar el negoci amb el mateix nom. Segons paraules de Ventura Ferrer, en aquella època varen comprar un Comet de segona mà i varen continuar fent la línia de Caldes, el transport escolar al Collell (recollint els alumnes de Mont-ras, Palafrugell, Cassà, Llagostera, Santa Cristina, Sant Feliu de Guíxols) i a La Salle i llogant els serveis per a tota mena d'activitats, entre les quals excel·lien evidentment les excursions. L'any 1988 la societat va passar a mans de Rossend Pi, Maria Bosch i Maria Maynau.

TRANSPORTS JUNCA, S.L.

Any de fundació: 1925 aprox.

Fundador: Josep Juncà Planas

Tipus de transport:
Transport de mercaderies

Primer mitjà de transport:
Carro

Història:

En el programa de la Festa Major de l'any 1933, editat per la revista Horitzó, apareix Josep Juncà Planas

com a agència de transport interior i venda de carbons a domicili. Josep Juncà Planas va fundar l'empresa transportant carbó des del bosc fins a l'estació de Riudellots i també el repartia per les cases, al mateix temps transportava suro per les diferents fàbriques que hi havia al poble.

Al cap de pocs anys s'hi va incorporar el seu fill, Ramon Juncà Fuyà, i van anar ampliant el negoci el qual comptava amb 4 carretes i dos tamborells; transportaven suro, també carregaven paquets d'aglomerat de suro del Reliable a l'estació del tren petit per portar-les a Sant Feliu i des d'allà el carregaven amb vaixells per a l'exportació. Cada dia anaven a l'estació a recollir les mercaderies que portava el recader Lluís Salvador des de Girona per repartir-les a totes les botigues de Cassà.

Als anys seixanta, es varen incorporar a l'empresa, primer, el fill d'en Ramon, Josep Juncà Vila, i una mica més tard el més petit, en Narcís Juncà Vila, els quals van comprar un camió i algunes carretes. Els primers camions que van tenir van ser un DKV i un Sava. Als anys vuitanta, un membre de la quarta generació, Narcís Juncà Ripoll també va passar a formar part de l'empresa. Amb el temps, s'ha anat ampliant la flota dels camions fins arribar a l'actualitat que consta de 2 camions lleugers, 4 camions pesats i 3 tràilers.

En l'actualitat es dedica quasi amb totalitat al transport del suro i de materials aïllants, principalment panells frigorífics per a la construcció de naus industrials per arreu de l'Estat espanyol. Actualment està dirigida per Narcís Juncà Vila i el seu fill Narcís Juncà Ripoll i consta d'un nombre de 10 treballadors.

TRANSPORTS CALDAS (també anomenat can Vila)

Any de Fundació:

Un temps després de l'arribada del carrilet

Any de tancament:
1999

Fundador:

Josep Caldas Arderiu

Tipus de transport:

Transport de mercaderies

Primer mitjà de transport:

Carretes

Història:

Segons fonts orals els Caldas, també anomenats de Can Vila, varen començar la seva activitat poc després de l'arribada del carrilet a Cassà (tot i que les primeres dades documentals que hi ha a l'Arxiu no les trobem fins els anys vint del segle XX) i es dedicaven a tragar les mercaderies des del tren a les diferents fàbriques de Cassà i a l'inrevés. De fet, en tenien la concessió del transport a Cassà des de l'estació i fins i tot tenien un es-



Programa de la Festa Major de l'any 1933
(AMCS/Col·l. J. Codola).

pai reservat en el moll, on deixaven les mercaderies i les anaven conduint mica en mica a les fàbriques. Teresa Llonch Barnés, vídua de Josep Caldas Arderiu, és el primer nom que apareix en la documentació municipal com a transportista. L'empresa la va continuar el seu fill Joan Caldas Llonch que tenia com a treballador el seu germà Vicenç Caldas Llonch fins que aquest es va independitzar com a transportista. L'empresa de Vicenç Caldas la va continuar el seu fill Ramon Caldas Fuyà. L'any 1987, Rosa Bigas va heretar el negoci i el 1999 va passar a Surotis.

Pel que fa a la branca de Joan Caldas Llonch, el seu fill Josep Caldas Bosch només va continuar amb la concessió del transport mortuori a l'igual que ho havia estat el seu pare i la seva àvia.

Transports Caldas va utilitzar per al repartiment carretes, carros, tamborells, carros de torn i camions. L'any 1958 varen suprimir ja algunes carretes i varen comprar camions.

TRANSPORTS BRUCET SA

Any de fundació:
1946

Fundador:
Vicenç Brucet Gelmà

Tipus de transport:
Transport de mercaderies

Primer mitjà de transport:
Camió de gasolina

Història:
El primer camió que va comprar Vicenç Brucet, li va costar entre 200 i 250 euros, anava amb gasolina i portava el dipòsit al costat de la cabina. Va fer d'estraperlista per guanyar diners a fi de poder pagar-lo. Hi havia un negociant que comprava vedells a la Bisbal, que transportava amb camió fins a Riudellots. Al llarg del camí els mateixos estraperlistes feien de vigilants i aparentaven que eren de cacera. A prop de l'estació es trobaven i allà el negociant, amb 10 minuts, feia la descarregada de bestiar i el consegüent lliurament, dues bèsties per

cap. Continuaven a peu fins passat la Tordera, ja eren a la província de Barcelona i podien lliurar els vedells amb tota tranquil·litat, ja que en aquesta província estava permès aquest negoci de compravenda. I girar cua, i altra vegada cap a casa.

El segon camió, el va comprar a un contractista de Tossa. Aquest, devia diners a un que alhora els devia a Vicenç. Es va vendre el camió i li va dir: "Te'l pagaré quan tu el paguis a ell i ell em pagui a mi". A mesura que va anar passant el temps va llogar xofers i anys més tard, juntament amb els seus fills, va passar a anomenar-se Transports Brucet SA, que és la denominació actual.

TRANSPORTS AYACH, S.L.

Any de fundació:
1973

Fundador:
Pere Ayach Costa

Primer mitjà de transport:
Furgoneta

Història:
L'empresa va ser fundada l'any 1973 per Pere Ayach i Costa, que va adquirir una furgoneta marca SAVA i es va dedicar a l'activitat de transport des de la seva localitat natal, Llagostera. El març de 1976, un cop acabat el servei militar, va comprar un altre vehicle de transport lleuger i va ampliar el seu radi d'acció repartint per la província

de Girona i Barcelona. L'any 1977 va augmentar la seva flota amb un altre vehicle lleuger, marca AVIA, i va contractar el primer treballador. El setembre de 1978 l'empresa va incrementar l'activitat i va adquirir un vehicle marca Pegaso de transport pesat (amb porta elevadora) amb autorització per realitzar transport nacional i internacional. En aquell moment es veié obligat a constituir-se com a societat anònima i va passar a dir-se Transports Pere Ayach S.A. Va engrandir les seves instal·lacions amb el lloguer d'un magatzem de 500m² a Llagostera i amb les oficines a Cassà de la Selva, a la seva pròpia casa. Al cap d'un any i mig va incorporar a la flota el primer tràiler i el primer "toro" per poder realitzar tot tipus de moviment i va seguir ampliant la flota al llarg dels anys. L'any 1992 l'empresa va adquirir una nau al polígon industrial el Carrilet, de Cassà de la Selva, on també es varen ubicar les oficines, per així poder realitzar més activitats com la d'emmagatzematge, logística, manipulació i continuar amb els diferents tipus d'activitats, distribució, transport nacional i internacional. Aquest any es va constituir com a societat limitada i va passar a anomenar-se Transports Ayach s.l. Actualment la flota de vehicles consta de 2 furgonetes, 5 vehicles lleugers, 4 camions pesats, 4 tràilers i 1 tren de carretera.

AGÈNCIES DE TRANSPORT: Empreses individuals o col·lectives, dedicades a intervenir en la contractació del transport públic tant de mercaderies com de passatgers.

AUTOBÚS O AUTOCAR: Vehicle que tingui més de 9 places, inclosa la del conductor, destinat, per la seva construcció i condicionament, al transport de persones i els seus equipatges.

AUTOMÒBIL: Des del seu origen a principis de 1800, els automòbils han canviat i evolucionat en resposta als desitjos dels consumidors, les condicions econòmiques i les noves tecnologies. Els primers vehicles eren com els carruatges de l'època amb el motor situat als baixos. Aproximadament el 1910 ja es col·locava el motor a la part davantera, que li donava una mica més de personalitat pròpia. Durant les dècades de 1920 i 1930 aparegueren cotxes de luxe dissenyats per encàrrec, anomenats automòbils clàssics, però la crisi del petroli durant les dècades 1970-1980 va motivar que es construïssin els vehicles de baix consum.

BERLINA: del fr. berline, i aquest, del nom de Berlín, ciutat on es creà aquesta mena de cotxe, el 1670, cotxe tancat de quatre rodes i de dos o de quatre seients.

BICICLETA: Vehicle que consta de dues rodes alineades fixes a un quadre, es dirigeix mitjançant un manillar i és impulsada per una combinació de pedals i engranatges moguts pels peus. Data de 1869.

CALESSA: Carruatge de dues rodes, obert per davant, per a dues persones, tirat per un cavall o dos.

CAMÀLIC: El qui es lloga per portar coses de pes d'un lloc a un altre.

CAMIÓ: Automòbil amb quatre o més rodes, construït per al transport de mercaderies, amb la cabina independent de la resta de la carrosseria.

CARRETA: Carruatge de transport, més baix que el carro, llarg i estret, generalment de dues rodes i una llançona on va subjecte el jou.

CÀRREGA COMPLETA: Quan un vehicle realitza un transport, sense fer cap tipus d'operació de manipulació de la càrrega, excepte la càrrega i descàrrega del vehicle des del remitent a destinatari indiferentment de si porta un o diversos destinataris.

CÀRREGA FRACCIONADA: Es caracteritza, principalment, pel requeriment d'operacions complementàries al transport de la mercaderia, ja que, segons la seva naturalesa, requereix per al seu transport operacions com la classificació, embalatge, grupatge..., és el que vulgarment es coneix com a paqueteria.

CARRETÓ: És semblant a un carro diminut d'una o dues rodes

arrossegat per una persona i per al transport de poc pes. Hi ha molts models, de barana per a tragar terra i grava, amb barrots per a portar palla i alfals, planers per a portar semals o barrals.

CARRO: Carruatge de dues rodes tirat per cavalls. El primer carro de dues rodes del qual es té notícia apareix a la Mesopotàmia i data de l'any 2000 a. C., aproximadament. Era tirat per dos, tres o quatre cavalls i transportaven una o dues persones, totes dempeus. En ser vehicles ràpids foren de gran importància en èpoques de guerra.

CARRO DE TORN: Carro que tenia una manovella per pujar i baixar les bótes de vi.

CARRUATGE (cotxe de cavalls): Vehicle amb rodes per al transport de persones dissenyat per ser estirat per un o més animals. És l'evolució del trineu de càrrega; una plataforma sobre patins representada als antics monuments egipcis. Les primeres rodes consistien en troncs de fusta. L'any 2000 a. C. els egipcis utilitzaven carros de dues rodes arrossegats per cavalls per anar de caça i per a activitats militars.

CMR: Conveni corresponent al contracte de trasllat de mercaderies per carretera que data de l'any 1956 i estableix un tipus uniforme de contracte de transports de mercaderies. És obligatori per al transport internacional.

CONTENIDOR: Un vagó de tren o un xassís de camió amb una matrícula especial i una numeració internacional.

COTXE: Carruatge per a transportar persones, en forma de caixa i damunt de dues o quatre rodes amb seients adequats per a dues persones o més, tirat per un o més cavalls.

DILIGÈNCIA: carruatge de quatre rodes tirat per cavalls, utilitzat per al transport de passatgers. Té una estructura principal pesada suspesa sobre molles, portes laterals, seients davanter i posteriors, sostre inserit a l'estructura principal i un seient elevat pel conductor unit a l'estructura principal. Les diligències tenen el seu origen a Kocs, poble al nord-oest d'Hongria, probablement en el segle XIV.

FAETÓ: És una petita galera, "el cotxe" a vegades particular, apropiat per sis o vuit passatgers, tirat per una sola cavalleria. Pot destinar-se al servei públic o de lloguer per a bateigs, casaments i enterraments.

FERROCARRIL: Mitjà de transport a gran escala, en vagons amb rodes guiades, que es desplacen sobre rails paral·lels remolcats per un vehicle motor, denominat locomotora, que genera l'energia necessària per al seu funcionament. En el segle XVIII, miners europeus

descobriren que les vagonetes carregades es desplaçaven amb més facilitat si les rodes giraven guiades per un carril fet amb planxes de metall, ja que d'aquesta forma es reduïa la fricció. A l'Estat espanyol la primera línia ferroviària va ser la Barcelona-Mataró, l'any 1848.

GALERA: Tipus de carruatge més propi de la Manxa (Castella). La seva estructura és robusta. És un vehicle de gran càrrega, de quatre rodes, tren davanter giratori amb llança per tronc i coberta plànera on pot portar una barana per a càrrega. Tirada per una rècula de cinc o sis mules i capacitat per encabir de quinze a vint passatgers.

LOTT: "Ley de Ordenación de Transporte Terrestre". És una llei que estableix les normes generals i d'aplicació per al transport terrestre.

MULES ALFORGES: Sistema de transport caracteritzat per animals que portaven una espècie de bossa, oberta pel centre, tancada pels seus extrems, formant unes bosses grans per poder tragar materials.

ÒMNIBUS: Carruatge públic de 6 a 20 places de capacitat, estirat per cavalleries, que serveix per al transport de persones. És un carruatge de caixa tancada formada per llistons units pels seus extrems a uns muntants buits que formen les finestres. Els seients són laterals. L'entrada és per darrere.

ORDINARI: Individu que va i bé regularment d'una localitat a una altra i fa les comissions que li encarreguen.

RANA: Un contenidor a sobre d'un xassís de camió o camioneta al qual s'acoblava de forma hidràulica.

REMOLC: Vehicle no autopropulsat dissenyat per a ser remolcat per un vehicle motor.

"RÚBIA": Autobús petit de 7 o 8 places, construït amb fusta. Ara el podríem anomenar minibús.

SEMIREMOLC: Remolc que és suportat per la seva part davantera, desproveïda de rodes, per un camió tractor, al qual va enganxat.

TARTANA: És un carruatge adaptat per al transport particular, tant a la ciutat com a les viles i la pagesia. Els transportistes igualment l'admeten per la seva lleugeresa i facilitat de maniobra dins les poblacions i camins tortuosos.

TAXI: Automòbil de servei públic de lloguer amb xofer, que presta el servei de transport a tant per quilòmetre.

TIR: És un conveni on s'estableix una normativa específica per al transport de mercaderies pesades i voluminoses. Data de l'any 1975 i s'aplica als desplaçaments de mercaderies efectuats sense manipulació intermèdia de la càrrega a les fronteres des de la duana de sortida a la de destí, amb l'obligació de portar un precinte pel conjunt del vehicle. Actualment aquest conveni està en desús als països de la Unió Europea, ja que no hi ha l'obligatorietat de passar duanes.

TOMBARELL: Vulgarment anomenat tamborell. Carro de trabuc o d'aculcar, també es pot definir com un tipus de carretó.

TRACTORA: Vehicle format per cabina i motor que enganxat a un semiremolc forma el tràiler.

TRAGINER: Persona que transporta mercaderies d'un lloc a l'altre.

TRAGINER DE CARRERA: Persona que transportava mercaderies a gran distància i a pobles molt allunyats del punt de partida.

TRÀILER: Una tractora enganxada a un semiremolc que tenia màtricula pròpia.

TRANSPORT: Mitja de trasllat de persones o objectes des d'un lloc a un altre.

TRANSPORT AMB VEHICLE LLEUGER: Vehicle de transport, que la seva capacitat de càrrega no superi els 3.500 kg.

TRANSPORT AMB VEHICLE PESAT: Vehicle de transport, que la seva capacitat de càrrega supera els 3.500 kg.

TRANSPORT PRIVAT: A diferència del transport de servei públic, el transport privat no permet donar cap servei a altres empreses o persones que a ella mateixa. Els vehicles han de portar una placa acreditativa amb les lletres M.P.

TRANSPORT PÚBLIC: també denominat transport de masses, és el servei de transport urbà i suburbà de passatgers al que s'accedeix mitjançant el pagament d'una tarifa fixada i que es porta a cap a través de serveis regulars establerts en rutes assenyalades, horaris convinguts i parades específiques

TRANSPORT SERVEI PÚBLIC: És una modalitat de transport caracteritzat perquè les empreses estan obertes a treballar en la seva activitat per a qualsevol client o persona que desitgi la seva assistència. Els vehicles de servei públic han de portar una placa que ho acrediti amb les lletres S.P.

VELOCÍPEDE: Vehicle de ferro format per una espècie de cavallet, amb dues o tres rodes i que es mou amb els peus del que va pujat damunt. És l'inici del que avui anomenem bicicleta. En els orígens no tenia manillar per girar la direcció i la transmissió es produïa a la roda de davant cosa que obligava a tenir la roda davantera molt més gran que la de darrere.

Realització:

Taula Sectorial per a la Recerca i Difusió Històriques

Textos:

Eduard Ayach
Maria Corominas
Dolors Grau
Gemma Juncà
Francesc Xavier Morales
M. Dolors Saura

Col·laboració:

Joan Codolà
Josep Bosch

Assessorament lingüístic:

Joan Codolà
Consorti per a la Normalització Lingüística

Agraïments:

Rosa Albertí	Família Domingo Mercadal
Rosa Bigas	Joaquima Duran
Maria Bosch	Ventura Ferrer
Josep Bosch	Caterina Llonch
Eva Brucet	Manel Miralles
Vicenç Brucet	Angelina Negre
Conxita Casadevall	Martí Pi
Ramon Caldas	Rosend Pi
Joan Codolà	Paquita Planas
Narcís Darna	Maria Riera
Agustí Domingo	Angelina Salvador
Vicenta Gruart	Montserrat Vall-Ilovera

Fitxa

AMCS. Arxiu Municipal de Cassà de la Selva

Rambla 11 de Setembre, 107

Tel. 972460005

Fax 972464371

a/e: arxiu@cassadelaselva.net

web: <http://www.cassadelaselva.net>

Arxivera: Dolors Grau i Ferrando

Edita: Ajuntament de Cassà de la Selva

Impressió: Ducform, S.A.

Tirada: 3.550 exemplars

