

LA TRACCIÓ DE SANG

El negoci dels carros i els cavalls al Poblenou

El 20 d'agost de 2006, per les dates que es tancava l'edició d'aquesta revista, Poblenou va enterrar Josep Cahué i Palanques, un dels últims carreters del barri. No va viure prou per arribar ni a la Festa Major —tanta il·lusió que li feia tornar a veure, una vegada més, el ball dels diables i dels dracs que es fa cada any davant de La Licorera del carrer del Taulat, on va passar tantes hores! Però va deixar dit que la festa i el convit que ofereix La Licorera s'havia de fer igualment encara que ell faltés.

Josep Cahué era el darrer d'una nissaga de carreters que junt amb els Aroles, Esteban, Favà, Grimau, Llobet, el Moreno, Panyella, Pijoan, el Paio Negre, Soriano... van fer del Poblenou el segon nucli en importància de Barcelona del transport de sang. Pepito Favà, un dels últims carreters vius, creu que al Poblenou hi havia més amos i al Poble-sec més carreters. D'aquest últim barri recorda dues quadres —el Xaranga i el Reverendo— que tenien

més de noranta cavalls i que feien sobretot feina per al moll. El Poble-sec conserva encara al carrer de Vilà i Vilà, davant del restaurant El Abrevadero, un dels dos únics abeuradors que queden a la ciutat. Pel que fa a la feina, el Poblenou estava més diversificat; es treballava per als agents de duanes, per als vinaters i per a les moltes empreses del metall que hi havia al barri. Ferran Soriano, que és també l'últim del seu cognom encara que ja no va arribar a fer de carreter, recorda que l'avi i el pare feien el transport per a Extractos Tànicos, per a Caralt del passatge d'Aymà, per al taller de reparació de carros que hi havia a l'avinguda d'Icària, etc.

No coneixem el cens de les empreses ni a quanta gent donaven feina, però sí que sabem que els amos estaven ben organitzats, que van formar dues germandats, que una d'aquestes germandats era propietària d'una sèrie de nínxols al Cementiri Vell, que organitzaven la Festa dels Tres Tombs, balls, rifes...

Excursió de carreters a França, probablement a Foix, el 27 de maig de 1931. Identificats el Pijoan, el Rigol, el Favà, etc.



i que fins i tot feien excursions de llarg recorregut. Pepito Favà ha conservat dues fotografies, dels anys vint i trenta, d'unes sortides dels carreters del Poblenou fins a Perpinyà en automòbil. Rafael Mayol, que de molt jove va fer de cobrador de la Colla Jove dels Tres Tombs, recorda que n'hi havia una altra de més antiga que era la que tenia la titularitat dels nínxols.

Els Tres Tombs és la festa que es fa per Sant Antoni Abat, que és el patró dels carreters, i amb aquest motiu guarnien els carros i els cavalls, sortien en cercavila i portaven els animals a beneir. Era costum que s'obsequiés els treballadors i els clients amb un tortell i borregos —en algunes cases del barri es va mantenir molts anys després d'haver desaparegut els cavalls.

La família Soriano ha conservat fotografies dels altars que es feien davant de les portes de la seva quadra el dia de Sant Antoni. Hem localitzat foto-



El carreter Francesc Favà Forés és el que fuma amb la cama plegada. La fotografia ha de ser dels primers anys del segle xx.

Excursió de carreters a la granja de la Flor de Maig, 1925. El tercer començant per l'esquerra és Francesc Favà Martegana.

El que agafa el cavall és Francesc Favà Forés, entre 1910 i 1920.





Excursió a França, 27 de maig de 1931. El del bastó és Francesc Favà Martegana.

Estació del Bogatell.
Mitjan anys cinquanta.
El que porta el cavall
és el Pepito Favà.

grafies dels Tres Tombs de la dècada dels anys quaranta. Probablement, la festa es va deixar de celebrar al Poblenou a començaments dels anys cinquanta. En anys posteriors, els carreters que volien continuar celebrant els Tres Tombs s'afegien als de la Ronda de Sant Pau. Els anys quaranta, per Sant Antoni es feia ball a l'Aliança Vella, i Mayol recorda que es rifava un cavall.

No sabem el que costava un animal en aquells anys, però sí que podem estimar quant valia a principis de segle, per un document privat que ha conservat la meva família. El 6 de febrer de 1911, el meu besavi, Francesc Favà Fores, va comprar a Jaume Subirana sis carros de torn, cinc cavalls, una euga (aleshores en deien *aca*) i els guarniments corresponents per 6.500 pessetes. Si suposem que els guarniments costaven 500 pessetes, cada carro i el seu cavall devien estar valorats en 1.000 pessetes. Divuit anys després, l'octubre del 1929, el seu fill va comprar un «camió especial» per 9.700 pessetes. L'albarà diu que és un Chevrolet, però la tradició familiar sempre ha mantingut que era un Ford. Quatre anys abans, el mateix any que moria el besavi, la família ja pagava pel gual del carrer de Catalunya, 60, avui carrer de Ciutat de Granada. Era un gual de llambordes lluents on els cavalls havien d'entrar de cul arrossegant del carro i els cascos (les ferradures) els feien patinar. Els renecs —d'aquí ve la dita popular de «reneques més que un carreter»— i els cops de fuet dels carreters se sentien d'una hora lluny.



Però els carreters no maltractaven els cavalls. Ben al contrari. Cada carreter tenia el seu cavall, i quan s'havia de desfer una parella sempre era un problema. Sovint, el cavall es negava a treballar amb el nou carreter i feia rebequeries. La compenetració entre home i bèstia arribava a extrems notables. Tots els qui han tractat amb cavalls saben que són uns animals intel·ligents i sensibles. A casa havia tornat més d'una vegada un cavall i un carro, sense carreter o amb el carreter adormit darrere. I havia fet el trajecte des del moll passant pel pas a nivell de l'avinguda d'Icària i superant la temptació de l'a-beurador que hi havia a tocar a la via.

Els cavalls menjaven alfals, garrofes, palla i sègol. Pepito Favà recorda que s'havien de purgar cada vuit dies. «El dia que tocava purga ja sabíem que no els havíem de donar aigua, perquè així en arribar a la quadra es beurien l'aigua amb el purgant. Però n'hi havia que eren molt fins i no s'ho volien prendre.»

Els cavalls, que eren capaços d'arrossegar fins a tres tones de càrrega, i alguns, segons la llegenda, podien arribar fins a les quatre, tenien el seu punt feble a les potes. Per aprofitar fins al màxim la inversió i potser també per misericòrdia, els carreters intentaven guarir els animals quan presentaven els primers símptomes de flaquesa. Pepito Favà explica que el ferrer els posava uns reforços a les potes que els provocava petites ferides, i per evitar que agafessin el tètanus amb els fems els penjaven a la quadra subjectats per la panxa. Però aquestes



Document per «requisar» un cotxe Studebaker de la família Fava. Factura d'un camió del 1929.

Selec-6

CONTRATO DE VENTA

de los productos de la General Motors Peninsular, S. A.

Contrato que celebran, de una parte Jose M. Guimet (Concesionario) y de otra Francisco Fava (Comprador)

domiciliado en Calle Cortes 1499

y de otra Francisco Fava Maribegana

bajo las condiciones siguientes:
El comprador adquiere del vendedor un automóvil Merced modelo Camion Especial

| | Pesetas | Cts. |
|---|---------|------|
| Precio del automóvil f. o. b. | 7398 | |
| Gastos de entrega | | |
| Gastos suplementarios | | |
| <u>Camionera especial medida</u> | | |
| <u>convencional cabina curvada</u> | 1000 | |
| <u>Suplemento 32 x 6 reforzados</u> | 999 | |
| <u>Wanta motor montado</u> | | |
| <u>32 x 6 reforzados</u> | 111 | |
| Importe total de la compra | | 9700 |
| Deposito como señal a la firma del contrato | 500 | |
| Deducción por cambio del coche marca | | |
| Saldo a pagar a la entrega | 4350 | |

Condiciones de pago Contre entrega de coche 4350 y el resto anual letra a 90 dias

- La entrega del coche por el Concesionario al comprador se efectuará en Nuestros Locales
- La fecha fijada en la estipulación anterior para la entrega se entenderá siempre con validez de los casos de fuerza mayor, tales como huelgas, incendios, falta de fletes, retraso por falta de los proveedores y otros de análoga naturaleza.
- La falta de entrega en el plazo anteriormente señalado, siempre que no sea debido a la concurrencia de un caso de fuerza mayor, dará derecho al comprador para rescindir el contrato. Este derecho sólo será exigible después de haber transcurrido uno mes de la fecha estipulada para la entrega, y sólo obligará al vendedor a devolver las cantidades recibidas sin abono de gastos, daños o perjuicios de ningún género.
- El precio de venta más arriba indicado podrá ser modificado sin previo aviso, aun cuando el comprador haya depositado señal. Si la General Motors Peninsular, S. A., modifica sus precios, los precios en vigor en el momento de efectuar la entrega serán los que rijan para el comprador. En este caso, sin embargo, el comprador tendrá derecho a anular el presente contrato.
- Caso de que el comprador no se hiciera cargo del automóvil en el domicilio del vendedor y dentro de los tres días que siguen a la fecha en que éste sea puesto a su disposición por el vendedor, éste tendrá derecho, ya sea a exigir la ejecución del contrato, o bien a considerarlo nulo, en cuyo caso el vendedor tendrá derecho a conservar la cantidad depositada en señal.
- Caso de que la General Motors Peninsular, S. A., modificara sus modelos antes de la entrega del automóvil al comprador, éste estará obligado a aceptar dichas modificaciones, pero no a exigir.
- El coche no pasará a ser propiedad del comprador hasta tanto que no haya sido pagado en su totalidad.
- El vendedor no contrae otras responsabilidades fuera de las que forman parte de la garantía de los fabricantes impresas en el dorso. Tratándose de coches usados no existe garantía.
- La prórroga por el pago o la admisión de letras de cambio u otros documentos mercantiles no significa novación ni modificación del presente contrato.
- El presente contrato constituye por sí solo un convenio formal y único entre ambas partes y anula de hecho cualquier otro anterior oral o escrito.
- Para los efectos de interpretación y aplicación a ejecución o de cualquier reclamación legal sobre este contrato o de alguna de sus cláusulas, después concertadas de ambas partes presente y con expresa renuncia de cualquier otro fuero a los tribunales de Barcelona y Barcelona por aplicación a un solo y único fuero.

El COMPRADOR, JOSÉ MARIBEGANA
p. a. J. ROCHA

J. ROCHA
SECCIÓN VENTAS

Document de baixa d'un cavall.

Registrada el núm. 2660 Núm. del recibo 1307

Provincia de Balears Término municipal de San Mateo

Contribución Industrial BAJA

de 19 21

Tarifa 2ª Clase III Núm. III

Francisco Fava vecino de esta población calle de La Lluïsa núm. 607 balears matriculado en la tarifa 2ª clase III núm. III doy parte al Sr. Administrador de contribuciones de esta Provincia, de haber cenado en el ejercicio de la industria de 1 caballo o de haber el establecimiento que constituya mi industria, cuya cesación ha tenido lugar desde el día de hoy

Y a fin de que conste y produzca la baja correspondiente para cuya comprobación estoy conforme en ser verificados los reconocimientos y visitas en los locales de mi industria que la Administración tenga por cesarías o convenientes, firmo la presente por duplicado en Barcelona de 11 de Marzo de 1921

El Interesado, Francisco Fava

Administración de Contribuciones de esta provincia

Presentó el duplicado, Barcelona 30 de Marzo de 1921

El Oficial, Balears

La caseta de la plaça de Palau, coneguda com el Rotllo, que feia les funcions de centre logístic dels carreters. Estava en una illeta al mig de la plaça que va desaparèixer.



Transports amb el que es coneixia com a carro camió. L'home de la crossa és Francesc Favà i el seu acompanyant podria ser l'Herreix, un empresari jueu que fabricava dipòsits i que tenia l'empresa al carrer de Batista.



cures només retarden una mica el final. I el final era sovint la plaça de braus. Als homes de la meua família, fidels a la tradició tortosina dels correbous, també els agradaven les curses de braus, però l'avi sempre havia assegurat que ell no venia mai un cavall al Balañà, tot i que eren amics. Els donava de baixa de la contribució industrial —n'he conservat els documents— i els portava a l'escorxador. Però Pepito Favà és més escèptic: «Això és el que ens deia el tractant de bestiar, però vés a saber...» Els tractants es reunien al bar La Pansa de la plaça d'Espanya. La majoria eren gitanos d'Hostafrancs i d'allà a Las Arenas i a l'Escorxador només hi havia un pas. Molt a prop es conserva l'altre abeurador que resta a Barcelona, al carrer del Consell de Cent, davant del número 40.

Si els cavalls treballaven molt, els carreters també. I així com els cavalls morien per les potes, els carreters morien per l'esquena, de tant estibar. De fet, treballaven de sis a sis. De les sis a les vuit del matí feien el primer viatge i a les vuit paraven per esmorzar. Al migdia tornaven a parar per dinar.

Els qui no vivien al Poblenou s'emportaven la carmanyola i menjaven a la quadra. L'hora de plegar la marcaven més els animals que no pas els homes. «Cap a les sis, els cavalls es posaven neguitosos perquè ja tenien ganes de tornar a la quadra», recorda Pepito Favà. Cobraven per setmanes, amb uns sobres petits de color marró, i segons unes anotacions del meu avi, a principis dels anys cinquanta, el salari era de 75 pessetes. Pepito Favà recorda que cobrava aquesta quantitat els anys 1952-1953.

La guerra i la postguerra

Tornem ara quinze anys enrere. El 6 d'agost de 1939, una patrulla del Partit Socialista Unificat de Catalunya es va presentar a casa meua amb un document redactat en català i amb molta correcció va requisar l'Studebaker B.38211, que servia per fer encàrrecs. L'àvia va estripar el paper en dues meitats, però l'avi el va voler conservar estripat i tot. Pepito Favà recorda que amb el seu oncle, el meu avi, havien anat amb l'Studebaker a fer musclos al moll. El 15 de desembre, la CNT va cobrar a la meua

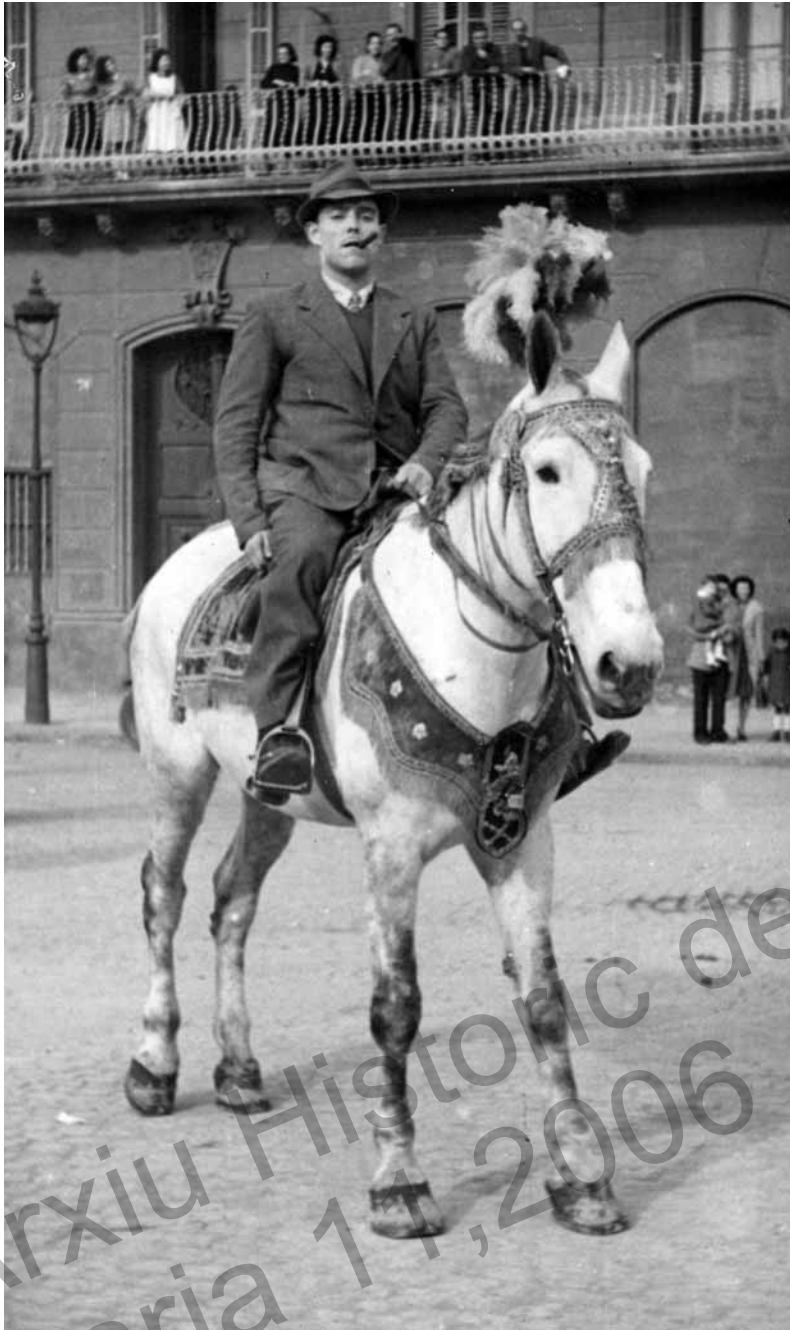


família 650 pessetes per contribuir «a los gastos de la colectivización del transporte de Barcelona y su radio». Però el pitjor per a la meua família i per a totes les altres quadres del barri són els fets dels quals dóna fe un altre document del 20 de març de 1939 i que porten el logotip de la Confederación Nacional del Trabajo A.I.T.: «En virtud de su afiliación (?) del Transporte, os participamos por la presente que el próximo lunes día 22 del que cursa todos los vehículos tanto de tracción de sangre como mecánica, junto con todos sus enseres y el personal que les ocupa, deberán pasar a la Colectividad n.º 19, sita en la calle de Pallars, 99 (antes, casa Pau Miró). Os saluda por la causa. El Comité.»

El meu avi es va integrar a la col·lectivització per poder salvar alguna cosa, segons el que s'explicava a la família. També he sentit a dir que era un home molt respectat en el ram i que va fer una bona feina d'organitzador. Durant la guerra, el centre logístic dels carreters va continuar essent una caseta que hi havia en una petita rotonda al mig de la plaça de Palau. De la caseta, i de la feina que es feia allà, en deien «el Rotllo».

Parada a la Panadella el 8 de juliol de 1949. Entre els carreters hi ha el Pijoan, el Rigol, el Favà, etc.





Els Tres Tombs. Principis dels anys cinquanta. Francesc Favà Olivé, la tercera i última generació de carreters de la família Favà.

Rafael Mayol, cobrador de la Colla Jove dels Tres Tombs. Any 1944.

La Pura, la mare del Ferran Soriano, i el carreter Bienvenido Miras davant de l'altar que muntaven pels Tres Tombs a la porta de casa seva, al carrer de la Llacuna. Mitjan anys quaranta.



Abans de la collectivització, una part de la meua família ja s'havia traslladat a viure a Gràcia, perquè el carrer de Catalunya era un dels objectius dels vaixells que venien a bombardejar. Davant de la quadra hi havia la fàbrica Riviere, que durant la contesa va fabricar material de guerra. Un dels obusos va caure a la cantonada amb el carrer de Llull. El meu pare, que aleshores tenia tretze anys, va ajudar a desenrunar i va trobar un mort. Això el va impulsar a anar a l'Aliança per allistar-se. Hauria passat perquè era molt corpulent, però un veí va avisar l'avi, que el va treure de la fila per l'orella.

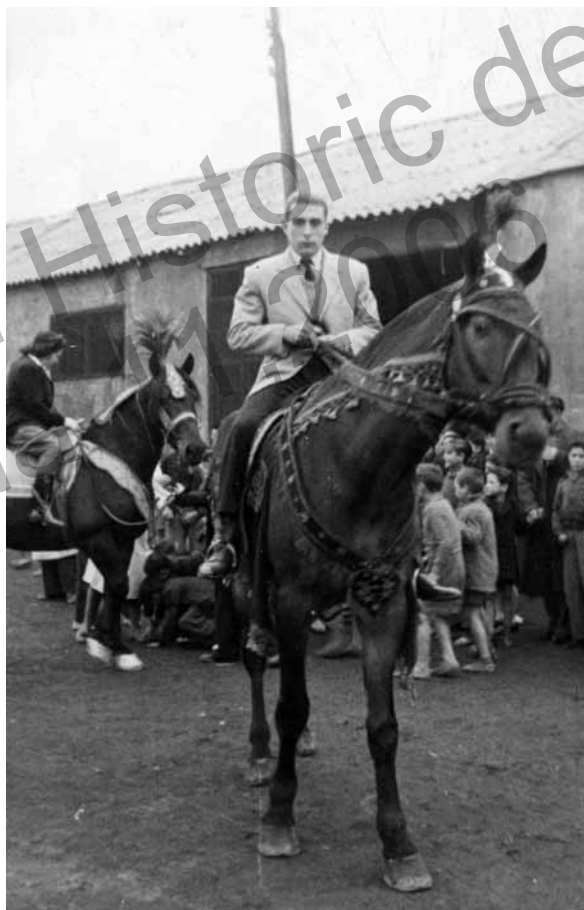
Durant la guerra es va continuar treballant, poc o molt. Alguns carreters van plegar, com ara els Soriano, que van marxar a Vilafranca i van subsistir venent carn de cavall. El més perillós era anar a fer feina al moll perquè el bombardejaven molt, i aleshores calia estirar-se sota les estibes de carbó per esquivar els impactes. Malgrat les bombes, els qui treballaven al moll es podien considerar afortunats, perquè podien «fer el sac per a casa». És a dir, robar per menjar. Aquest va ser un costum que va perdurar durant la llarga postguerra. Als anys cinquanta, a casa meua se servien aliments que no es veien en altres cases, i tots els meus amiguets volien venir a Can Favà a berenar. Un altre dels al·licients per venir a jugar amb mi era el calaix de les garrofes, que estava tancat amb pany i clau, però jo sabia on amagava l'avi la clau. Obria el calaix i obsequiava els meus amics amb una menja que els semblava d'allò més bona. Un precedent de les actuals gominoles.

La postguerra va ser dura per a tothom, però els carreters i els transportistes ho van tenir especialment magre perquè la seva eina de treball s'havia fos o bé durant la guerra o en la retirada. Pepito Favà creu que a casa van tornar cinc cavalls famèlics, però segons la tradició familiar es va haver de començar de zero gràcies a un préstec que els va



Els Tres Tombs a la Rambla amb Lull. Any 1945.

El genet Pepito Favà. Finals dels anys quaranta.



fer un client del carrer de Batista, l'Herreiz, a qui l'àvia retia una veneració similar a la de capelleta de Sant Antoni que encara conservo.

Durant els anys cinquanta, el transport encara es feia majoritàriament amb carros i cavalls, però als anys seixanta, en l'onada de creixement econòmic dels tecnòcrates, els camions van anar substituint els cavalls. El 1962 es va vendre l'últim cavall de Can Favà quan es va retirar l'últim carreter, el Florencio, que era cosí germà del bisbe Modrego. Diuen que van ser dels últims carros i cavalls que van plegar del Poblenou.

Durant molts anys, la casa va conservar la flaire de la quadra, de la palla, dels fems, i encara ara em sembla que sento l'olor quan és a punt de canviar el temps. Però el que no oblidaré mai són les nits de Reis, les millors nits de Reis del món. Em tanquen a la cuina i em prohibien mirar cap al menjador per les esclatxes de la porta. Mentrestant, l'avi feia que els cavalls fessin moltes coces i els pares posaven silenciosament els regals damunt de la taula del menjador. A mi em deien que les coces les feien els camells. I quan tot tornava a estar en silenci, s'obria la porta de la cuina i jo veia de debò els Reis, els camells, l'estrella, els regals... i encara els veig ara.

MARIA FAVÀ COMPTA



Els Tres Tombs a la Rambla amb Pujades. Any 1944.

Els Tres Tombs davant de Can Favà, carrer de la Ciutat de Granada. Principis dels anys cinquanta.



Carnestoltes del 1916.
El que porta el cavall
és Josep Favà Martegana.

Ferran Soriano, que ja no
va continuar la tradició familiar,
a dalt d'un cavall de carró.
Principis dels anys quaranta.



Els cavalls s'ofeguen pel cul

Quan hi havia inundacions al Poblenou, la màxima preocupació dels homes de la meva família era treure els cavalls de la quadra, perquè al nostre carrer l'aigua pujava de seguida més de mig metre. I els treien en plena tamborinada. Els portaven fins a la carretera de Mataró agafats per la brida. Sovint, l'aiguat durava una bona estona i homes i bèsties tornaven a casa ben xops. L'explicació que em donaven a mi, que era una nena petita, és que calia treure els cavalls de la quadra, que quedava aleshores per sota del nivell del carrer, perquè els cavalls s'ofegaven pel cul.

Aquesta justificació, que me la vaig creure durant uns quants anys, en tenir ús de raó la vaig qüestionar i em guardava prou de parlar-ne amb ningú. Però entrevistant Ferran Soriano va sorgir el tema i la seva versió de com s'ofegaven els cavalls coincidia amb la meva. I així vam arribar a la conclusió que els cavalls, que quan treballen estirant d'un carro poden arribar a viure uns quinze anys si estan ben tractats, realment s'ofeguen pel cul quan plou massa en aquest país que no sap ploure.

Una altra llegenda que havia sentit explicar sempre a casa i que Pepito Favà em va des-

mentir és que els carreters eren borratxos i puteros. Deien que esmorzaven amb la barreja, que és el resultat de mesclar tots els culs de got que es fan en un bar en un únic recipient i servir-lo. La barreja podia ser més o menys explosiva i tenia una fama especial la de la Bassa Fonda, un bar del carrer de Ciutat de Granada cantonada amb Puja-des, que a la dècada dels anys setanta, quan ja no quedaven cavalls, es va rebatejar amb el nom d'Els Traginers. Potser sí que engolien més d'una «barreja», però també és cert que feien esmorzar de forquilla a les vuit del matí després

d'haver fet ja un primer viatge al moll i haver carregat i descarregat una pila de tones.

De la fama de puteros no en puc aportar proves. Tots són rumors i tampoc no voldria ara desenterrar velles històries que encara poden fer mal. Però el que és cert és que els carreters, per la feina que feien, no acostumaven a ser filiberquins. Eren més aviat tipus armari, alts i cepats, que és una mena d'home que no desagrada a les dones.

M.F.