

OFICIS TRADICIONALS DE GUALBA

ENRIC GARCIA-PEY

Durant l'època contemporània s'han viscut alguns dels canvis més radicals de la història de l'home. Aquests canvis s'han reflectit en el viure quotidià, en l'activitat diària; han afectat i modificat l'estructura tradicional de les nostres poblacions, la dels seus habitants i la forma de relacionar-se. El desenvolupament en tots els camps durant la segona meitat del segle xx ha comportat el canvi d'aquestes relacions i l'assumpció progressiva de les noves tecnologies, formes i avenços inherents als fets socials i laborals moderns.

Els pobles recollits al fons d'una vall o als faldars de la muntanya, les masies a redós de les terres de conreu i els seus habitants, que, seguint una mena de pactes ancestrals, conservaven les velles tradicions transmeses des de generacions pretèrites i llunyanes en el temps, anaven perdent el seu pes de forma ràpida.

La vida, el treball, les comunicacions i les relacions —no solament entre el veïnatge més proper, com sempre havia estat— ara es transformaven amb nous processos i maquinàries, que alleugerien la feixuguesa i sovint la duresa de la feina, alhora que convidaven també a poder anar més lluny per cercar una activitat millor.

En transformar-se els mitjans de treball, alguns quedaven antiquats, i les eines, obsoletes. Aquestes eines després han passat, algunes vegades, a ser considerades objectes rars i de valor històric o museístic. Eren estris que sovint confeccionava el mateix pagès, eines bàsiques per a la pura i més estricta supervivència, que havien acompanyat la casa de pares i avis.

Els oficis tradicionals, a través dels treballadors bons coneixedors de la seva feina, han deixat un llegat propi i enriquidor del treball fet pels vells mestres, molts dels quals maldaven per sobresortir en el seu ofici, per esdevenir i ser considerats el millor carreter, ferrer, picapedrer o corder, per exemple. A vegades la seva fama anava més enllà del poble, i fins i tot de la comarca, i això era motiu d'orgull per a tots plegats. El pas inexorable del temps, amb els nous ginyes que els superaven, massa sovint va deixar-los arraconats.

El món no s'atura i menys a la velocitat actual. Tanmateix, quan encara podem parlar tranquil·lament davant una tassa de cafè o al banc d'una plaça, i podem revivre aquells vells oficis, que semblen tan llunyans però paradoxalment ens són encara tan propers en el temps, ens pot semblar veure com el vell moliner fa girar les rodes del molí, o com el ferrer encén la fornàl i surt al mig del carrer a ferrar un cavall entre l'embadocament de la canalla. Recordem tam-

bé aquell traginer baixant de les pedreres per descarregar a la plaça de Gualba, el poble arrecerat a la falda del Montseny, ple de racons de màgia i encanteri, que treu encara del seu barret records ancestrals de feines i oficis passats, per mostrar-los i regalar-los als nostres ulls apressats de ciutadans del segle XXI.

CARRETERS

Can Vinyets

A la casa de can Vinyets feien de carreters, fent transport amb carros. En **Josep Vinyets Padrós** va néixer a Gaserans l'any 1875. La seva esposa, Teresa Plana Terradas, nasqué a Can Belluga de Riells del Montseny l'any 1884. En Josep vingué de jove a viure a Gualba, sobre els anys 1895-1897, i es va instal·lar al número 12 del carrer del Bisbe Ponç, casa anomenada actualment Can Pinya, que lloga i on comença a vendre-hi vi.

La Teresa va anar a servir a Can Tinet, una fonda de Sant Celoni, on es van conèixer. Ell tenia un ase, que arranjava d'allò més bé posant-li uns guarniments molt lluents quan arribaven els dies de festa i anava a Sant Celoni a festejar ben endiumenjat. L'home, que era presumit de mena, es cofava amb barret.

Van casar-se l'any 1904 i llogaren la casa de Can Paies, a l'actual passeig del Montseny número 31, que feia pocs anys que havien construït. Allà venien vi i carbó. L'any 1905 els neix el primer fill, al qual posen de nom Josep, però que serà conegut tota la seva vida com en *Tet de Can Vinyets*. El 1908 tenen un segon fill, en Joaquim, que es coneixerà per en *Quim de Can Vinyets*. L'any 1916 tenen una noia, el tercer fill, que li posen de nom Mercè (també de Can Vinyets). El quart fill i tercer noi, l'Antoni, que anomenaran en *Tonet de Can Vinyets*, els arriba l'any 1918. L'últim fill, el cinquè, també és un noi, que neix l'any 1921 i que anomenen *Agustí de Can Vinyets*.

L'any 1911 va comprar uns terrenys al costat de l'actual plaça de Joan Ragué, al número 1 del carrer de Santiago Monteys. Hi comencen una casa de dos cossos, l'un com a habitatge i l'altre per a quadres i pallissa, que avui anomenem Can Vinyets.

La Teresa va morir l'any 1930 i en Josep l'any 1940. **Josep Vinyets Plana**, el seu fill, va néixer a Gualba l'any 1905. Va anar a escola de petit amb un mestre que de cognom es deia Alvarez, i la gent pronunciava "l'Àlvares", el qual gaudeix d'un record molt grat al poble ja que era un bon mestre. Després va anar als *hermanos* de Sant Celoni i als catorze anys ja es va cuidar d'un carro de la casa.

En Tet es dedicà tota la vida al transport amb carros i quan tornava de Sant Celoni feia d'ordinari: portava des de la medicina de la farmàcia fins a un carre-

gament de material per a les obres. Fins als anys vint portava la carn de l'escorxador de Sant Celoni, que després es venia a les carnisseries del poble.

En la dècada de 1950 comença a fer el transport de les pedreres amb camions i, més endavant, fa amb tractors el dels boscos. Ha de vendre's els animals per falta de feina, si bé es queda amb un matxo i un carro per continuar treballant en algun transport i la recollida de la brossa del municipi de Gualba. Els anys seixanta Josep Vinyets plega definitivament i es jubila; aleshores ven el darrer carro i animal. Tanmateix, continua fent d'agutzil fins a la seva mort l'any 1989.

Va casar-se el mes d'octubre de l'any 1930 amb l'Agustina Abat, una noia natural de Calahorra que venia a Gualba a passar els estius a una casa de Can Blanxó, amb uns senyors de Barcelona de cognom Pantaleoni, que tenien botiga. Van tenir quatre fills. El gran va ser un noi al qual posaren de nom Josep, que està casat amb la Fina Nieva. Avui viuen en un pis al passeig del Montseny i tenen una filla, l'Esther, i un fill, en Josep Maria

El segon fill, de nom Joaquim i anomenat *Quimet*, es va casar amb una noia asturiana, de Gijón, l'Anna Sanmiguel. Durant els primers anys de matrimoni van viure a Gualba i més tard a Sant Celoni. Tenen una filla de nom Núria. En Quimet va morir l'any 1991. El tercer germà, de nom Francesc i conegut com a *Cisco*, viu a Barcelona, on és casat amb la Maria Rosa Colom i tenen dues filles, la Cristina i la Glòria.

L'última de la família va ser una noia, la Teresa o *Tresa*, nascuda l'any 1945. Es va casar amb en Pere Iglesias, nascut el 1935 a Cal Noi Xic de Riells del Montseny, i es va quedar a viure a la casa dels pares. El matrimoni ha tingut un fill, en Pere, que va néixer l'any 1968. L'any 1990 construeixen un pis sobre l'antiga quadra dels matxos perquè hi visqui el fill en casar-se amb la Matilde Rossell, l'any 1992. D'aquesta unió nasqué una nena l'any 1993, que posaren de nom Tània.

En Pere Iglesias ha arranjat l'entrada de l'antiga quadra i amb paciència ha anat fent recollida de peces antigues, sobretot d'eines de treball, que conserva ben col·locades a les parets. La visita resulta molt interessant. També es dedica als treballs amb fusta, principalment imatges en plafons, de les quals té una col·lecció a l'entrada de la casa.

Joaquim Vinyets Plana, en *Quim de can Vinyets*, és el segon fill de la família i va néixer dia el dia 7 de febrer de 1908 a Gualba. Va anar a escola de petit amb el mestre "Àlvares" i després als *hermanos* de Sant Celoni.

En Quim va ser un home bo, de poca salut, profundament catòlic i practicant. Va treballar molts anys ajudant el seu germà amb els carros però, a diferència de la fama que tenien els carreters, a ell ningú no va sentir-li mai un renec. Un dia, el capellà de Montnegre li va cridar l'atenció a Sant Celoni davant del bar de Cal Bou Mort, recriminant-li d'haver renegat (ell tenia el

costum d'utilitzar l'expressió "mecagon l'ordi" i el capellà no va entendre-ho bé). En Quim li contestà que ell mai no havia renegat, i que si no s'ho creia ho preguntés al capellà de Gualba.

Els anys cinquanta va passar a fer de carter del poble: recorria a peu el camí d'anar i venir de l'estació i feia el repartiment de cartes per les cases. Va jubilar-se l'any 1974 i es va morir el 1977.

Mercè Vinyets Plana, el tercer fill del Josep Vinyets i Teresa Plana, va ser la primera i única noia. Va néixer l'any 1916 a Gualba i als vuit mesos va tenir una paràlisi infantil que va deixar-la gairebé coixa; des d'aleshores ha tingut una vida delicada. Va anar a escola a Gualba, amb les mestres *doña* Sara i després *doña* Maria.

Soltera, es va dedicar a cosir roba mentre va poder, fins que va quedar impossibilitada l'any 1991. Viu a la mateixa casa pairal amb els nebots.

Antoni Vinyets Plana, el quart fill, va néixer a Gualba l'any 1918. És conegut com en *Tonet de Can Vinyets*. Va estudiar amb el mestre Prudenci Grau, que es coneixia de motiu com el *Goril·la*. Aquest mestre tenia mal caràcter: de seguida pegava i castigava la canalla fent-los sortir d'escola i posar-se davant la porta tot el temps que li venia de gust. En una ocasió que li tocà al Tonet, va passar el seu pare amb el carro carregat de pedra i el va fer anar amb ell per ajudar-lo a descarregar, dient-li que així aprofitaria millor el temps.

Es va posar a treballar als tretze anys portant el carro del seu germà i ajudant-lo, i més tard va fer de paleta; va treballar molts anys a Can Plana i amb en Llorca. També continuà la feina de carteria quan la va deixar el seu germà Quim. Durant molts anys, des del 1948 al 1965, va ser el president de la sala de ball i organitzava totes les festes que s'hi feien. Es retira l'any 1985 i mor el 1990.

Agustí Vinyets Plana és el cinquè i últim fill, el petit de la família. Neix el 12 de juliol de 1921 a Gualba. Va anar a escola amb el Goril·la al poble i després dos anys als *hermanos* de Sant Celoni.

Va començar a treballar de manobre a Can Plana amb en Llorca, als dotze anys, i als tretze ajudava el seu germà amb tres matxos al carro per a qual-sevol tipus de transport, sobretot el de pedra. Dels catorze fins als trenta-tres anys treballà a la pedrera, i més tard al trencador de pedra d'en Volart a Sant Celoni, fins que l'any 1955 va plegar per anar a treballar a la Inacsa de la Batllòria. L'any 1983 es va jubilar amb motiu de "llarga enfermetat", encara que avui sortosament està molt bé.

L'any 1948 es va casar amb la Maria Sala de Cal Duc i anaren a viure a una casa al número 21 del carrer del Bisbe Ponç. Del seu matrimoni han tingut dos fills. El noi, en Josep, es va casar amb la Caterina Pagès (que anomenen amb l'afèresi *Cati*), originària de Sant Celoni, on viuen. Tenen dos fills, una noia de nom Montserrat i un noi que es diu Jordi. La noia, la Maria Teresa, és casada amb l'Eudald Bach, fill de Llinars, i han tingut dues filles, la



R. FLAQUER. CLIXÉ PROPIETAT DEL CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA

Molí a Gualba a l'any 1920-1925.

Maria i la Núria, que viuen junt amb els pares en una casa que s'han fet al número 51 del passeig del Montseny.

El transport amb carros

En Josep Vinyets Padrós va comprar dos matxos i un carro per poder dedicar-se al transport de pedra, llenya, calç i qualsevol feina que es presentés. L'any 1915 ja tenia sis o set matxos, un ase, dos carros i un tamboret, i fins havia tingut un o dos mossos.

A la quadra tenia un matxo preparat per a la feina que sortís, com portar botes de vi per les cases de pagès, fer desembosc de carbó, arrossegar arbres tallats o dur algun senyor a Santa Fe, Viladrau o qualsevol indret del Montseny. Aleshores posava als matxos un seient per a dues dones i una sella per als homes, i podia anar-hi amb dos matxos. Els que ja el coneixien li encarregaven el viatge per telèfon o carta, i normalment eren senyors que venien de Barcelona.

Més endavant va posar bótes a l'entrada de la casa per vendre vi i una taula per vendre licor, sobretot per als carreters que passaven a fer la "manyana",

que consistia en una barreja de vi moscatell i anís, acompanyada d'alguna figa seca, panses i ametlles. També hi paraven boscaters o treballadors de la pedrera, alguns dels quals aprofitaven la sortida dels carros per pujar-hi i anar a la feina.

El vi el compraven a Vilafranca i Sant Iscle de Vallalta, i el transportaven amb el carro. Tenien seixanta bots i deu bocois per fer el transport. Quan el portaven de Vilafranca amb bocois, venien en tren fins a l'estació; llavors es feia el viatge d'anada i tornada i els carregaven als carros. El viatge de Sant Iscle el feia amb el carro i els bots.

A més, també venien carbó a casa i el repartien per les altres cases del poble. Igualment venien els fems que produïen els seus animals; els repartien amb el "tamboret", que era un carro especial per fer aquest transport, pels jardins de les torres dels senyors, al preu de cinc pessetes cada tamboret. Amb el mateix carro es feia el transport de sorra, pedres i materials per a les obres.

Alguns mossos que va haver-hi a la casa van ser el Toio, en Pere i en Sidro de Comartina i en Leonci, que era cunyat de l'amo. Tenien un ase amb el costum, quan tornaven de Sant Celoni, a l'hora que fos de la nit, de posar-se a bramar just en arribar a Can Santmartí, trencant al carrer Nou. Els de la casa llavors ja sabien que arribaven els carros.

Lacomba

Aquesta era la família del carreter que feia els carros. Miquel Lacomba Grèbol i Anna Roig Tordera, moliners, van venir a Gualba l'any 1890, amb l'àvia i el fill d'un mes, al molí de Can Figueres, procedents del molí de Riudarenes, a la partió amb Santa Coloma de Farners. L'any 1896 va morir en Miquel Lacomba i van quedar la dona, l'àvia i dues criatures, en Salvador i en Josep Lacomba Roig, que passaren a viure a l'actual número 21 del passeig del Montseny, en una casa que s'havien fet.

En **Salvador Lacomba**, nascut l'any 1890, va anar a escola a Gualba amb el mestre Alvarez. Després se'n va anar a Santa Coloma de Farners, als quinze anys, per fer l'aprenentatge de carreter. Aquest seria el seu ofici definitiu, en el qual seria reconegut com un dels millors professionals d'aquestes comarques. Va fer de mosso a Cassà de la Selva i després a Sant Celoni, fins que l'any 1908 es va establir pel seu compte a Gualba, al cobert de la part del darrere de casa seva. Van posar una botiga de merceria i venda de grans a la mateixa casa on vivia. En Salvador es va jubilar l'any 1962 i el poble es va quedar sense carreter, ja que fou l'únic que exercí aquest feina.

La fusta. Es treballaven els carros amb fusta d'alzina, om, freixe, acàcia i pollancre.

Les eines. S'utilitzava la garlopa, el ribot i el ribot dentat, l'enformador, els escaires, els tríbecs, l'aixa, l'aixol, serjants de fusta, els xerracs, les serres, les serres de fulla estreta per vogir, el xerrac de dues mans, el mall, el martell, la maça de fusta, el compàs, les gúbies, el coltell (ganiveta de dos mànecs), el roset, el brunyidor i la raspa...

El carreter mateix es feia algunes eines, que eren de fusta. Fins i tot es va construir el banc de carreter i el *burro* (eina de tres peus, els dos de davant plegables amb una cadena per aguantar-los oberts quan s'hi treballava i que es plegaven per penjar-lo d'una estaca a la paret). S'esmolava les eines amb una mola de pedra, que feia giravoltar amb el peu.

La garlopa i els ribots estaven planxats per sota perquè no es gastessin, ja que la fusta amb la qual es treballava era molt forta i s'hauria acabat menjant l'eina, si aquesta hagués estat sense planxar.

Quan treballava tenia al costat, sobre el banc, un pixador de porc que li servia per anar engreixant l'eina, i això li permetia que llisqués sobre la fusta. De pixadors, sempre en tenia sis o set de penjats a la paret perquè s'assequessin.

Els mànecs. Feia els mànecs de tota classe d'eines, amb fusta d'alzina, menys els mànecs de les dalles, que solien ser de fusta d'acàcia amb els *mantins* de lledoner. Per fer aquesta peça es buscava una branca que ja tingués la forma.

Els carros

El tamboret. A més dels carros pròpiament, dits també construïa tamborets (carros de tomba) utilitzats principalment per transportar materials a les obres o fems per adobar els camps de conreu. Tenien normalment una cabuda de mig metre cúbic a la caixa, i eren fets de forma que es podia treure i posar la fusta posterior a voluntat, segons les necessitats del transport. Aquestes fustes eren de pollancre, d'uns 3 cm de gruix.

Construït amb les rodes i l'escala d'un altre carro qualsevol, es diferenciava d'aquests en la caixa, que es podia tombar enrere.

La carreta. La carreta de portar pedra era un carro sense baranes; en el seu lloc es posaven dues fustes d'aproximadament 4 cm de gruix i 30 cm d'alçada. Aquests carros generalment carregaven uns 75 quintars (3 tones), però si tenien bones cavalleries s'arribava a carregar-ne fins a 85. Quan venia l'hivern es carregaven menys perquè, si trobaven la carretera glaçada, quan s'arribava a les pujades de Vila Maria i del Vado les cavalleries relliscaven i tenien moltes dificultats per avançar.

Durant els anys que Salvador Lacomba va fer de carreter van fer algunes carretes per a un parell de bous. Era un carruatge molt senzill, que disposava

d'un braç central anomenat espigó, dues rodes i una plataforma de fusta gruixuda clavada sobre un marc molt resistent, amb uns forats situats als laterals, separats l'un de l'altre 30 cm aproximadament, els quals servien per posar-hi estaques d'uns 1,5 m d'altura i uns 6 cm de gruix.

Diferents parts del carro

Els braços. Normalment es triaven dos arbres, els freixes i l'acàcia, que es preparaven amb molt temps d'antelació per tenir-los secs en el moment d'utilitzar-los. Es donava la forma primer amb una destrat grossa, per desbastar després amb l'aixa i finalment amb l'aixol i el ribot. Si per alguna dificultat el braç no quedava prou alineat, es feia foc a sota per escalfar-lo al màxim i amb cargols de banc es dominava per posar-lo al seu lloc. Una vegada era fred es treien els cargols i ja no es movia de la forma que se li havia donat.

L'escala. Per muntar l'escala als dos braços, es posaven els dos travesers i dues fustes d'un costat a l'altre, anomenades capçalets, que sortien uns 15 cm dels braços, un al davant i l'altre al darrere. Amb això es formava el que s'anomena l'escala.

Les baranes. Per aguantar les baranes, el ferrer havia preparat quatre suports. Tenien forma d'ela, i la cara que es fixava sobre el travesser era de passamà, amb forats, cargols i femelles per subjectar-la. Sobresortint uns 15 cm de la cara de fora dels braços, pujava un ferro anomenat contratirant, massís i rodó, d'un parell de centímetres de diàmetre, amb una volandera soldada a la part alta per aguantar el travesser de la barana i una femella. Es deixava sortir el ferro uns 10 cm per lligar-hi les cordes quan fos necessari i el nombre que es necessités. Les baranes quedaven fortes amb les 6 femelles que portaven dalt els contratirants.

Les baranes eren fetes de fusta d'alzina o acàcia. Quan es construïen els dos travessers, ja es feien els forats dels llistons a uns 12 cm de separació. El de baix s'aguantava amb unes cartel·les encadellades a l'escala del carro, que sortien uns 15 cm. Al mig de la barana es posava també un suport de ferro.

Els llistons eren més gruixuts que la mida dels forats, i el tros que es ficava dins els travessers l'aprimaven perquè els quedés més fort. Els travessers portaven tres argolles —una a cada punta i una altra al mig— perquè no s'estellessin, ja que eren fets de fusta d'alzina o acàcia.

Fixar el fusell a l'escala. El carreter havia deixat uns encaixos al centre del carro per fixar-hi el fusell (eix). Prèviament el ferrer feia uns suports de passamà molt gruixuts, que es fixaven amb quatre cargols i femelles.

La construcció de les rodes

El botó. Part central de la roda, construït amb tronc d'acàcia, om o freixe d'uns 30 cm de diàmetre per 30 cm d'amplada. Aquestes mides són per a un carro d'anar a les pedreres, ja que com més petit, o menys pes havia de dur el carro, més petit es feia el botó. Aquesta peça sempre té un forat central on es fixa la boixa. Un cop preparat, es portava a cal torner a tornejat amb les mides que donava el carreter.

Les corbes. Fetes d'alzina, d'uns 60 cm de llargada, amb la corba de circumferència de la roda, solien tenir un gruix de 8 x 8, que variava segons el pes que havia de transportar el carro.

Els radis. Peces construïdes de fusta d'alzina, de forma ovalada, més gruixudes de la punta. Aquesta és la part que es fica dins el botó, i cal fer-la de forma adient per encadellar-la-hi, tot deixant-hi una mica de gep i fent uns sècs de tres o quatre mil·límetres al tros que es fica dins del botó.

Fer els forats al botó per clavar-hi els radis. Després de tornejat, es marcaven els forats dels radis. Era una de les tasques més difícils, tant el marcar com el foradar. Calia tenir molta cura a l'hora de clavar els radis dins el botó, perquè quedessin a la mateixa distància els uns dels altres i mirant al centre del botó.

Els forats del botó per posar-hi els radis es feien manualment, amb tríbeques, enformadors plans i d'escaire, els quals tenien els mànecs de ferro per poder picar-hi amb el martell (sinó, s'aixafaven). Es feien els forats rectangulars i cònics, deixant als costats uns mil·límetres de sot. Quan el botó ja tenia els forats fets es portava a cal ferrer per posar-hi els cercols de ferro, un a cada costat dels forats dels radis, que eren de passamà de 4 x 8 mil·límetres.

Picar les rodes. És la feina de clavar els radis dintre el botó, que es fa quan es tenen a punt el botó i els radis. Primer es posa el botó dins d'una caldera amb aigua i es fa bullir 3 o 4 hores, segons les dimensions del botó, i al treure'l de l'aigua es posen els radis dintre del botó. Es fa en un lloc preparat, que és un sot allargat d'aproximadament un metre d'alçada, amb una pedra plana al fons i un sotet per descansar-hi el radi. Després de posar els radis dins el botó, es col·locava la roda dreta de forma que un radi descansés sobre el forat de la pedra. L'ajudant aguantava la roda i el carreter, col·locat a la part alta del sot, amb un mall picava a la testa del radi fins deixar-lo ben clavat; aleshores canviava al següent i continuava fins que els tenia tots clavats i forts. Un cop posats els radis, es clavava una llata al centre del botó de forma que pogués giravoltar, amb un clau a l'altra punta de la llata que la travessava i sortia una mica; es feia girar i amb la punta del clau es marcava a cada extrem del radi. Aquesta marca serveix per fer les metxes a la punta dels radis per fixar-hi les corbes.

Fixar les corbes a les rodes. A cada corba se li feien dos forats quadrats per encadellar-hi la punta del radi, la qual cosa es feia una vegada clavat al botó.

Les testes de les corbes eren rectes, i amb una serra s'hi feia un tall per ficar-hi una planxa de ferro que permetés deixar-les unides sense possibilitat de separar-se, procurant deixar aquestes juntes de les corbes entre els radis. Les corbes es fixaven a la punta del radis, mirant que costés d'entrar; així les rodes quedaven fortes i a punt de posar-hi el cercle o llanta, feina que feien conjuntament amb el ferrer.

Ferrar les rodes. Davant de cal ferrer, al terra del carrer es posaven els cercols de les rodes. El ferrer, prèviament, ja havia preparat els cercols de les dues rodes del carro. La circumferència dels cercols es feia una mica més petita de la que ja tenien les rodes; això feia que en escalfar-los es dilatessin, de manera que entraven bé i quedaven estampits en refredar-se.

Els dos cercols es posaven l'un sobre l'altre, aguantats amb peces de ferro a tot el volt, de forma que quedessin aixecats de terra uns 10 cm. Tant a dintre com a fora es posaven planxes de ferro aguantades amb unes varetes, deixant un espai interior d'uns 60 cm per posar-hi la llenya i fer-hi foc fins que els cercols estiguessin vermells.

Al costat, sobre uns socons de fusta, es tenien les rodes planes a una altura de 40 cm, amb un parell de portadores d'aigua i dues o tres regadores a la vora. Quan els cercols estaven a punt, entre quatre o cinc homes els agafaven amb uns ferros llargs i els posaven sobre la roda, fent-los entrar amb una palanca, forçant el volt de la roda. Ja col·locats a dins, amb les regadores els mullaven ràpidament per refredar-los i així no cremar les corbes. Quan es refredaven, els cercols perdien circumferència i això feia que les rodes quedessin molt fortes. La roda es treia de sobre els socons i s'hi posava l'altra per repetir la mateixa operació, acabada la qual ja es tenien a punt per posar al carro.

El ferrer posava dos cercols més a cada botó, un a la punta de dintre i l'altre a la punta de fora amb forma d'ala, perquè antigament servien per aguantar la galga, un tronc d'arbre que feia de fre del carro.

Les rodes que feia en Lacomba per al transport de les pedreres duraven un any aproximadament, i les fetes per qualsevol altre carreter no arribaven al mig any.

Clavar la boixa. Es feia el forat central del botó per clavar-hi la boixa, una peça de ferro colat foradada que voltava sobre l'eix o fusell del carro. Era una mica cònica, de més diàmetre a la cara de dintre del carro i per tant menys diàmetre a la part de fora, amb la mateixa amplada del botó. Portava dues petites ales per engalzar al botó, posant arpillera molla al volt per clavar-la a dins, picant molt fort amb un mall d'onze quilos. Com que la boixa tenia forma cònica, si s'entrava picant-la molt fort no es movia mai més.

Les rodes. Per saber si la roda voltava rodona, després d'haver-les ficat dintre el fusell se n'aixecava una uns centímetres amb el *burro* per poder-la

engreixinar, amb un seu que venia en barres. Aleshores es posava un senyal al terra (per exemple el mall) i fent-la giravoltar se sabia si li havia quedat guerxa. Algunes vegades calia treure la boixa i tornar-la a clavar perquè la roda voltés rodona.

Les primeres rodes que va fer en Lacomba eren per a l'Antoni Pasqual Cambrerol, en *Ton de la Sala*, al qual va cobrar trenta pessetes.

Altres parts del carro

Les bosses. Fetes de corda gruixuda, anomenada llibant, es ficaven entre les cartelles laterals i unes anelles que es posaven sota els travessers. Feien un trenat que quedava per sota el fusell, tenint en compte el volum de cabuda. Per baixar la pedra, les bosses eren de cadena de malla petita (al baixar pedra de la pedrera hi havia menys perill de bolcar si es portava el pes més baix).

El fre del carro. El carro porta sota el travesser del davant, a cada costat, una cadena agafada pel mig, de manera que penja un tros d'uns 50 cm, amb un ganxo a la punta anomenat estringuet. Quan el carro està parat amb el matxo enganxat, passen la cadena per dintre la roda i fixen el ganxo a una anella de l'altra cadena; amb aquest sistema la roda queda bloquejada.

Aquestes cadenes servien també per enganxar-hi dues barres d'alzina, que feien passar pels botons, i que als capçallets del darrere tenien una corda, que lligada ben fort frenava el carro a les baixades.

Els anys 1930 ja es posaven frens amb socons, que amb una palanca i una corda frenaven la llanta de les dues rodes.

El descans. Era una estaca de fusta enganxada per dues anelles sota el braç del carro, vora el travesser, ficada per l'altra punta a una anella, sota del mateix braç. Quan es treia de l'anella queia una punta a terra. Tenia la mateixa alçada del carro i això feia que aquest quedés en posició horitzontal; així, un cop estingat es podia treure l'animal del carro i aquest quedava en la mateixa posició.

El ferro. Quan calia carregar el carro de feixos de llenya per als forns de calç, bales de palla o qualsevol altre gènere que fes molt d'embalum, es posava un ferro rodó, que feia de pont. Es ficava dintre uns forats de ferro al costat de fora dels braços i es lligava amb una corda al capçalet, per sobre les anques de l'animal; això permetia carregar el material pel seu damunt sense tocar-lo.

La pintura. Quan el carreter tenia el carro acabat, pintava de color verd els braços, l'escala i les baranes, de color negre tots els ferros i de vermell les rodes.

El forn de pa de l'Adrobau

La gent de Can Po va muntar, l'any 1909, un forn de pa per al noi, en Josep Adrobau Bosch, que era el segon de la casa. Aquest establiment sempre serà conegut com Cal Forner. Després d'haver-lo fet aprendre de forner, la família va fer al jove una casa per posar l'establiment a la cantonada de la plaça de Joan Ragué amb el passeig del Montseny (núm. 1, actualment núm. 16), que va tenir durant tres anys.

Va traspasar-lo l'any 1911 al senyor Celestino Nat, forner de professió i originari de Cardedeu, que va llogar-lo després que l'avi Plans li fes fiança per cinc saques de farina, és a dir, que va avançar-li els diners per comprar les saques i poder engegar el negoci. Va tenir-lo dos anys aproximadament, després dels quals va tornar-lo a traspasar l'any 1913, aquesta vegada a en Jaume Adrobau Bosch, que era l'hereu de Can Po, i la seva esposa, la Maria Pascual Rovira.

Celestino Nat era un home aficionat a la caça: feia la pasta i marxava mitja hora de cacera, encara que quan se n'adonava havia passat una hora o més i en tornar ja trobava la pasta per terra. A canvi d'un sou i de passar a viure a Can Po, va ensenyar l'ofici a en Jaume Adrobau, que fins aquell moment s'havia estat a la casa de pagès fent carbó i de bosquerol, i també treballava a la pedrera.

Evolució de la feina amb el pas dels anys al forn de l'Adrobau

Anaven al bosc de Can Figueres, en el qual sempre havien tingut permís, a fer-se els costals de llenya que necessitaven per cremar al forn. Els costals es feien de pi esporgat, encara que ja cap al final es prenia el que hi havia, fins i tot bruc. Al forn es cremaven tres costals (però si eren petits se n'hi posaven quatre) per coure una fornada. L'antic forn de llenya ocupava un espai aproximat de 5 x 5 m i fou enderrocat perquè havien cedit uns totxos del mig; tanmateixa quan l'aterraren a pic, els va costar Déu i ajut aconseguir-ho.

Al principi es pastava a mà, en una pastera de fusta: es portava mitja saca de cinquanta quilos, es tirava l'aigua i la farina, que es barrejaven amb les mans passant-ho d'un costat a l'altre de la pastera unes vuit vegades, feina que durava aproximadament una hora, fins que la pasta estava amassada. Es feia una pastada gairebé cada dia. En aquesta pastada s'hi havia anat barrejant cinc o sis quilos de llevat: era pasta que s'havia deixat del dia abans, de l'anterior pastada, i així quan començaven tenia més cos, i permetia treballar-la millor. En acabat es deixava que fermentés dins la pastera durant unes hores.



F. BLASI. CLIXÉ PROPIETAT DEL CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA

Plaça de l'Església de Gualba, 1935

A l'hivern feien la pasta al vespre i anaven a dormir fins a la matinada, ja que la pasta trigava, segons el temps, tres, quatre o cinc hores per llevar, fins que estava a punt per treballar-la. Els fornars s'aixecaven a les tres o les quatre de la matinada per veure si ja estava bé la pasta. Aleshores es pesava i es feien els pans. Els posaven dintre unes caixes llargues de 2 m per 80 cm d'ample, on col·locaven el pa, feien la gira de la roba que havien posat al fons i l'arrugaven al voltant de cada pa per aguantar-lo sense que s'aixafés. Una d'aquestes caixes duia rodes de ferro i les altres s'hi anaven posant a sobre ben ajustades, per poder-les fer córrer fàcilment d'un costat a l'altre de l'obrador. En aquella època es feien quasi tots els pans rodons, d'un, dos o tres quilos. Després de posar els costals al forn, un cop el pa fet, trigaven mitja hora a posar-lo al forn.

S'encenia el foc una hora abans d'enfornar i, després de cremar la llenya amb un ferro amb ganxo (que anomenaven daia), es ficava la punta d'una barra de fusta dintre el forn per fer venir les brases: les acompanyaven i tenien un bidó a punt a la boca del forn per tirar-les dintre. Les tapaven i les deixaven ofegar, i després les aprofitaven com a carbonet per als fogons o el braser, que amb un paper solament ja s'encenia. S'escombrava l'interior del forn amb una escombria, una barra que tenia un forat a la punta amb una clàvia i un sac moll perquè no es cremés.

En el temps d'escalfar el forn el pa ja era a punt d'enfornar. S'acostaven les caixes del pa al forn, amb la pala a la vora. El que costava més era enfornar amb la pala; a cada palada s'hi posaven un o dos pans, i al capdavant quedava una enfernada de seixanta quilos de pa rodó de quilo, encara que també se n'havien fet de dos o tres quilos. Per coure's, el pa s'hi estava de cinc quarts a una hora i mitja. Al moment d'anar a ficar-lo, quan era sobre la pala, el pintaven amb un pinzell sucut amb aigua, feina que es repetia quan es treia, i li feien uns talls perquè tingués millor vista. Després de coure els pans, amb la pala s'anaven traient i es posaven a la mateixa caixa, per portar-los cap a la botiga en un cove quan ja eren freds. Aquesta feina durava set o vuit hores.

L'any 1934 compraren una màquina per pastar que anava amb electricitat i van deixar de fer-ho a mà. La resta de la feina es va continuar fent de la mateixa manera, encara que es canvià el llevat per utilitzar-ne un anomenat "de París", que permetia posar-ne menys que l'emprat fins aleshores (dos o tres quilos). L'electricitat la proporcionava la companyia d'en Balmas i en Sauquer, que els demanava a més una pesseta de lloguer l'any pel comptador. En Jaume Adroba era dels que deien que no s'havia de pagar aquesta pesseta, i per no abonar-la li van tallar la força per fer anar la màquina.

Després, els anys 1934-35, va comprar un motor de gasolina per fer anar la màquina de pastar, el qual se li negava sovint i havia d'anar-hi en Peret de la Sala per posar-lo en marxa. Amb aquesta màquina pastaven, però el pa es continuava fent a mà i coent al forn amb llenya.

Més endavant, el 1974, compraren un forn de fuel per coure el pa, una màquina de tres pisos amb uns tubs que reparteixen l'aire calent perquè no comunicui directament amb el pa. Es fixa i s'hi entra un carro on caben de catorze a quinze pans de quilo (és el forn embassador). Funciona amb gasoil, necessita una hora o cinc quarts per escalfar i es va posar els anys 1977-78.

Actualment tenen dos forns que escalfen amb gasoil. El més gran té tres pisos (el forn embassador) i és el de coure el pa rodó, amb una cabuda de 130 pans; treballa a una temperatura de 200 °C i triga a coure una hora i mitja aproximadament. L'altre és rotatiu; s'hi fan les barres de quart i de mig, les coques, els llonguets i altres productes, com també la pasta que cou per a la pastisseria. Es fa treballar a una temperatura de 180 °C i triga a coure les barres uns 35 minuts, els llonguets 20 minuts, i els vienesos i *croissants* de 15 a 20 minuts.

La venda del pa

El pa es pesava tot, ja que un quilo de pa no es pot fer mai just; sempre n'hi faltava una mica i per fer el pes donaven la "torna" que es feia tallant-ne un tros. També feien coca de torna, que enfornaven primer perquè es mengés una mica la fortor del forn, o bé llonguets que hi posaven després, fent-ne deu o dotze, abans de posar-hi el pa.

Antigament, quan baixava la gent de la muntanya s'enduien tres, quatre o cinc quilos de pa i el volien sobretot que fos del dia abans perquè no se'ls aixafés, ja que anaven amb sacs i un ase; quan arribaven a la masia el posaven a la finestra perquè se'ls assequés encara més. Abans les farines eren millors perquè els pagesos s'ho feien per a ells i ja es cuidaven de tenir un blat bo.

El diumenge també es feia coca ensucrada, que la gent comprava quan anava a missa. Hi havia unes rajoles amb una pica i dos o tres gots per fer la barreja i un tros de coca, que la gent prenia, en un racó de la botiga, abans de tornar cap a casa. Abans de treballar a la pastisseria ja en venien, però es feia a Ca la Cisa de Sant Celoni. Després el fill, en Jaume, va aprendre l'ofici de pastisser i des d'aleshores se la fan a casa.

Actualment fan pa rodó i barres de quart, de mig, d'un i dos quilos, coca, xapata, flauta, integral, panet de Viena, de "semillà", bastons i llonguets.

La graneria

Al forn van despatxar articles de graner durant molts anys: sacs de blat de moro, farinassa per als conills, segó, blat de moro picat, ordi, civada... Abans d'instal·lar la pastisseria, funcionava alhora com a forn i graneria.

La pastisseria

La pastisseria es divideix en classes: brioixeria (*croissants*, ensaimades) pasta de full, brioix, coques especials, pa de pessic, braç de gitano i pastissos.

L'especialitat de la casa són els carquinyolis, els braços de gitano i la coca "de la iaia", una antiga recepta de l'àvia Maria, la dona d'en Jaume Adrobau Bosch, de la qual en Jaume ha fet una delícia, amb l'avantatge que dura tres o quatre dies amb la mateixa qualitat. Aquesta coca està feta amb ous, sucre, anís, llimona, oli, llet i farina de llevat en pols. Es fa amb les clares dels ous muntades i quan es passa pel forn s'hi posen pinyons per sobre. Porta, doncs, ingredients de primera qualitat i està treballada de forma totalment artesanal.

La botiga

A la botiga, ara, a banda de pa i pastissos també s'hi venen conserves, xarcuteria, licors, aigües, refrescos, formatges i records de Gualba de ceràmica i vidre. L'establiment ha canviat molt amb el pas del temps i s'hi han fet molts canvis i modificacions, al forn l'any 1975 i a la botiga el 1995.

El transport del pa

Durant les dècades de 1930 i 1940, per fer el transport del pa a Campins tenien una haca asmada amb un carro. El pobre animal en una ocasió es va tapar passant el bagant d'entrada al barri de Can Monteys, i el carro, l'haca i els tres ocupants van anar a parar al prat que hi havia a sota. L'haca es coneixia el camí de tornada, segurament de les vegades que l'havia fet. Una vegada, van parar a la carena de Cal Conill, a l'altura dels Quatre Camins, i en Jaume la va lligar a un arbre per anar a Can Pere Bonic per parlar sobre els costals que tenien; en tornar ja no va trobar ni carro ni animal: s'havia deslligat i ella sola havia anat baixant de tant que sabia el camí fins el poble i casa seva.

La família Adrobau

Del matrimoni d'en Jaume i la Maria van néixer tres fills: la Dolors, la Rosa i en Joan. El petit, en Joan, que feia de carter, l'any 1951, després de tornar del servei militar, es posà al negoci familiar i continuà l'ofici de forner.

L'any 1953 es va casar amb la Teresa Sibina Roses, de Can Pere Bordes de Gualba de Baix, i avui encara porten el forn. D'ençà d'aquest any en Joan ja es

fa càrrec del forn sol per la mort del seu pare. Tenen tres fills, en Jaume, la Dolors i en Joan.

En Joan el pare està jubilat i ara el fill gran, en Jaume, és el que continua la tradició familiar. Tanmateix a la feina de forner hi ha afegit la de pastisser, ofici que va anar a aprendre amb divuit anys a Sabadell i a la pastisseria Gregori de la plaça Molina de Barcelona, durant quatre anys.

Els treballadors

En aquests anys, però sobretot en els últims 25, han passat molts treballadors i ajudants tant a l'obrador com a la botiga. Un d'ells, en Joan Illa Cortada, s'ha col·locat com a forner al seu poble, Vilalba Sasserra. Actualment al forn hi treballen quatre persones, dues a l'obrador i dues a la botiga.

Dades documentals recollides a l'Arxiu Municipal de Gualba

- En Celestino Nat dona d'alta el forn l'any 1911 i de baixa l'any 1920.
- En Josep Adrobau Blanché, forner, el dona d'alta el 1923.
- En Josep Adrobau Bosch el dona d'alta l'any 1926.
- En Jaume Adrobau Bosch el dona d'alta de graneria (Paja i Salvado)

l'any 1926, fins a l'any 1936.

- En Jaume Adrobau Pascual el dona d'alta d'Alimentació l'any 1936.
- En Jaume Adrobau Pascual el dona de baixa l'any 1938.

El forn de pa de Can Balmas

La Flor de l'Espiga és un forn de pa del començament de segle, situat al número 31 del passeig del Montseny (casa que actualment coneixem per Ca la Pepeta Modista), amb un rètol pintat a la façana que portava aquest nom comercial. Casa i forn eren propietat del Pelut de Sant Celoni i el seu cunyat, conegut com en Nat, era qui el portava, feia i venia el pa.

L'any 1910 en Pepet de Can Balmas instal·la botiga de queviures i carnisseria, obre fonda i, aprofitant que hi havia un forn de pa a la mateixa casa, es posa a fer i vendre pa al número 27 del passeig del Montseny: va ser el primer forn de Can Balmas. Com a complement d'aquest negoci té una tartana amb la qual fa el transport d'anar i tornar a l'estació del tren. Pels volts de l'any 1915 lloga l'establiment La Flor de l'Espiga, on es quedarà treballant en Nat durant uns anys, fins que lloguen de forner en Miquel Rotllant.

L'any 1933 en Pepet inaugura un nou establiment: un forn de pa al número 7 de la plaça de Joan Ragué, on avui hi ha el Bar Rafa. En aquest nou local instal·la un obrador de pastisseria del qual es fa càrrec en Martí, el seu fill, que havia après l'ofici de pastisser a Barcelona. El noi mor en un accident de camió l'any 1935, als 22 anys, i la pastisseria es tanca.

L'any 1939, per raons polítiques, també es tanca el forn de pa, que tanmateix torna a obrir l'any 1952 una filla d'en Pepet, la Carolina, casada amb en Joan Teixidor, que regentava la fonda i la botiga. Com a forner lloguen l'Antoni Triadó Roquet, familiar dels masovers de Can Jan, que es coneixerà des d'aleshores com el *Forner de Can Balmas*. L'ofici de forner el va aprendre a Lloret, d'on era fill. Va arribar a Gualba amb 20 anys i va anar a treballar a la pedrera, fins que va passar a fer de forner en aquesta casa dels 22 als 27 anys.

El forn tanca definitivament l'any 1957 i l'Antoni —que es casa amb una veïna de Gualba, la Rosa Cassadó— se'n va a viure a Sant Celoni i entra a treballar a una fàbrica d'aquest poble, fins que es jubila.

A la botiga de Can Balmas, la mestressa i la Lola de Cal Monjo continuen venent pa fins l'any 1958 a través d'una associació amb la panificadora d'en Patxac, de Sant Celoni. Tanmateix, en aquesta data tanquen la botiga, la fonda i la venda de pa.

El forn estava construït amb volta de totxo i funcionava amb escopeta, una fogaina que quedava al costat dret del forn i servia per escalfar-lo, encara que l'Antoni no l'havia fet servir mai perquè li era més pràctic tirar la llenya directament al forn. La llenya es treia de l'antiga serradora de Can Balmas, on es recollia estella amb un cove per encendre, encara que també s'hi posava algun costal.

Quan arribava el camió de la farina, la primera feina era comprovar-ne la qualitat, per si tenia cos. Se'n posava una mica a la mà fent pasta, i d'aquesta forma ja se sabia si era bona. Si no tenia prou força es deixava a la pastera a reposar. Per comprovar-ho es feia la pasta i tres barretes, un pa de tres crostons pla al qual s'aplanava una punta que després s'aixecava: si aquesta s'estovava es veia que tenia força.

Per cada 100 quilos de farina es necessitaven 12 quilos de mare, la pasta de llevat que es guarda d'un dia per l'altre. A les quatre es feia un llevat anomenat *cutxeró*, perquè era un llevat petit. Després es feia la pasta mare: es barrejava tres quarts d'una galleda d'aigua i farina per aconseguir un primer llevat. Ja tenia la part fermentada i portava la del pa anterior, que ja quedava una mica flonja. Després feia una altre llevat, el "de pastar", durant mitja hora o tres quarts de màquina, i si veien que ja tenia força hi tiraven l'aigua. Per 100 quilos calia mitja pastilla de llevat de París, 1,7 kg de sal ben desfeta en una galleda, una hora de màquina, i a la pastera.



F. BLASI. CLIXÉ PROPETAT DEL CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA

Gualba vista des d'uns horts, amb el campanar al fons, any 1935

A l'hivern es deixava una hora a la pastera, perquè sinó costava molt de pastar el pa. Quan feia molt de fred, es podia estar reposant fins a dues hores. A l'estiu, en canvi, el pa es podia fer gairebé de seguida.

Aleshores es treia la pasta de la pastera i es començava a fer el pa, que es pesava en unes balances manuals de plat. Després s'anava col·locant a les caixes amb tela: feien el mitjà posant un pa a cada punta, s'anava arrugant la tela i es quedava a dins, deixant-lo en forma d'espiga, fent arrugues i posant el pa perquè no s'enganxés. Tota la feina es feia manualment, i posaven un carro sota les caixes per fer-les córrer.

A l'estiu, acabat de fer el pa ja es carregava i s'encenia el forn, mentre que a l'hivern s'encenia quan el pa feia moviment i trigava una hora i mitja a escalfar-se. Es feia cada dia, encara que també es podia fer dia sí dia no i guardar el pa a la pastera. Hi havia gent, però, que preferia el pa del dia abans, ja que per fer torrades la llesca tenia més cos; en canvi, per al pa amb tomàquet era millor acabat de fer. Per fer el pa de dos quilos utilitzaven les dues mans, els de quilo i mig quilo els feien un amb cada mà.

Com es comentava anteriorment, a la Sala hi havia la serra on serraven formes de sabates de fusta dels faigs de Santa Fe. D'allà s'enduïen dos o tres coves de llenya i encenien el foc del forn. Després d'escalfar-lo adequadament, amb el tiràs o ferro per estirar el foc es treia el caliu i es llençava al bidó (la marranxa) perquè s'ofegués; més endavant l'aprofitarien garbellant-lo i vendrien el carbonet per als brasers, i la terregada i el carbó gres per al forn de les cases. Aleshores s'agafava el raspall de mànec llarg amb un sac moll, doblegat amb quadres i un clau al mig lligat a la barra, es passava i quedava el forn net i vermell; quan estava molt calent la volta de dalt agafava un color blanquinós.

Però a vegades quan s'havien cremat tots els costals per regular el forn es deixava el caliu i es tirava endavant, perquè se'n tenia prou amb la brasa de davant la porta. Abans d'enfornar calia evaporar el forn, agafant un litre d'aigua —al forn ja hi havia un embut amb un dipòsit— i l'aigua evaporava el forn. L'espirall del forn consistia en un registre, una barra amb una pala, que regulava la xemeneia del forn per fer-lo tirar, i una anella amb la barra de ferro i al final la pala.

Es comença a enfornar sempre per baix, començant amb els pans de dos quilos, el pa de quilo i les barretes. Però si hi havia coca, com que necessitava un foc fort es feia primer, i després els llenguets; a continuació venien els pans, que es coïen tancant el forn tres quarts, ja que si es tenia el forn obert i controlat el pa agafava el color que hom volia. Per controlar el pa, comprovava picant la crosta de sota, que en deien la sola: si el pa feia "cruc-cruc", és que estava cuit i bé. A una saca de farina de 100 quilos li corresponien 120 quilos de pa.

BARBERIES

La barberia de Can Blanxó

L'any 1910 es posa una barberia a Can Blanxó, al número 35 del passeig del Montseny. Dos dels fills de la casa, en Joan i en Lluís Albanell i Ragué, havien après l'ofici de barber i taper a Barcelona. Posen barberia amb tot el confort que permetia l'època, cosa que fa escriure en Pere Vergés en el seu llibre *Gualba*, l'any 1911: "*La población cuenta con una peluqueria de Albanell que està a la altura de las de la capital*". Hi havia un banc agafat a la paret amb llistons amb un sòcol alt, i dos sillons de barber amb el cul de reixeta. D'ajudant els dies de festa hi treballava en Guillot, que si hi anava algú l'afaitava, encara que la seva feina normalment era de pagès. En Lluís marxà cap a França, mentre en Joan va continuar amb la barberia fins a finals dels anys 1920, quan va plegar definitivament. Mentre aquests dos germans feien d'aprenents a Barcelona es produïren els esdeveniments de la Setmana Tràgica; segons la Núria de Can Blanxó, el pare, en no tenir-ne notícies i com que no passaven trens, se n'hi va a anar a peu per saber si estaven bé o els havia passat alguna cosa.

La barberia de Ca la Guixaire

Durant els anys 1930, per qüestions polítiques es va instal·lar una altra barberia a Ca la Guixaire, al número 20 del carrer del Bisbe Ponç. El primer barber, que es deia de nom Caupena, després de posar una nova barberia a Sant Celoni va tancar la de Gualba a les primeries de la dècada dels anys 1940. Tanmateix va continuar en aquest establiment un barber que li deien de motiu en Pic, fins a l'any 1949. Més endavant hi va fer de barber en Joan Puig i Jo, també de Sant Celoni, que va plegar definitivament l'any 1974. Des d'aleshores Gualba està sense barber. Aquests barbers només treballaven els dissabtes a la tarda i a la nit, i els matins del diumenge.

A Gualba de Baix també han tingut barberia algunes temporades. Un dels barbers dels anys trenta va ser en Sabata, que era fill d'aquesta casa on també tenia la barberia, però ara no n'hi ha cap.

La barberia de Can Jaumet

En Josep Sanitjas, fill de Can Jaumet, començà a aprendre l'ofici de barber amb en Valls, un barber que venia de Sant Celoni i treballava a Ca la