

# EL CARRO DE TRABUC

## *El darrer vehicle de servei amb tracció de sang a Igualada*

Jordi Vilalta i Areñas

### LA RECUPERACIÓ DEL PATRIMONI INDUSTRIAL

El barri adober d'Igualada (Anoia), situat entre el Rec i el centre neuràlgic de la vila, es troba actualment en la mateixa situació d'altres barris industrials a Catalunya. Els museus ocupen avui el lloc de les antigues seus industrials, i les adoberies, fins fa deu anys prou nombroses, van tancant les portes, en un degoteig irreversible.

La tasca de recuperació del patrimoni industrial i arquitectònic de l'antic barri adober està cridada a substituir una producció que havia estat cabdal des del segle XVIII a la ciutat d'Igualada. I avui, diversos museus s'alcen per recordar als visitants els dos eixos bàsics que

marcaven l'activitat a l'entorn de les adoberies: el tractament de la pell i el seu transport (tant del producte acabat com de les matèries primeres).

Així doncs, la zona adobera igualadina compta amb els següents equipaments culturals: el Museu de la Pell d'Igualada i Comarcal de l'Anoia, situat a Cal Boyer, una antiga fàbrica cotonera del segle XIX, i Cal Granotes, la reconstrucció d'una adoberia vuitcentista. A tocar del Museu de la Pell trobem el mas de Can Merdetes, casal del segle XVIII que va quedar envoltat pel llavors incipient barri adober. El seu sobrenom prové de l'activitat a què es dedicaven els homes del mas: la neteja de pous cecs. Ara és la seu del Museu del Traginer - Col·lecció Antoni Ros de

carros, carruatges i oficis del món traginer, així com del restaurant El Racó del Traginer, complementari al propi museu però consolidat des d'abans de l'obertura del mateix.

El Museu del Traginer d'Igualada, centrat en la tecnologia preindustrial pròpia del món dels traginers, acull en la seva exposició permanent un total de 30 carros i carruatges, i 2.175 peces del total (37 carros i carruatges, i 4.557 peces) que forma la Col·lecció Antoni Ros, així com una mostra de les peces escultòriques que el Sr. Ros va crear durant els darrers anys de la seva etapa com a col·leccionista. El museu també disposa d'audiovisuals que recuperen la tasca documentalista fílmica endegada pel Sr. Ros en la seva joventut.



MUSEU DEL TRAGINER D'IGUALADA

*Carro de trabuc.*

Ara bé, una de les qualitats que el col·loca com a museu capdavanter en la gestió cultural, dins un escenari d'acció social, és la seva tasca de museologia integrativa, que inclou mesures com l'accés tàctil al 99% de les col·leccions exposades per part del públic cec o amb discapacitat visual, la presència d'una guia i, alhora, mestra especialitzada

ner igualadí, conegut com en Bertran, va dur terra a les obres amb un carro de trabuc fins a l'any 1984. Ell fou el darrer de la ciutat, i segurament dels darrers de Catalunya, a oferir servei amb un vehicle com aquest, que té la peculiaritat de trabucar o bolcar la caixa quan hom estira el matràs o barra que la sustenta en l'horitzontal de



*Igualada, l'hivern de l'any 1944.*

amb dèficit visual greu, la supressió de barreres en la comunicació mitjançant un tractament multisensorial de la informació que inclou maquetes volumètriques de suport i la recent implementació d'un model pedagògic inclusiu anomenat «aprendre a tocar».

## **EL CARRO DE TRABUC O TOMBARELL**

Un dels carros que el Museu del Traginer mostra a l'àrea de vehicles de servei és el carro de trabuc, que va treballar a Igualada fins a mitjan dècada dels 1960 del segle passat, convivint amb camions, tricicles i furgonetes propis de l'època. L'exemplar exposat va ser un dels darrers carros que va treballar a la vila, conduït pel propi Antoni Ros, el qual l'acabaria substituint per camions en la seva feina de transport de pells. Un altre tragi-

ner va ser el de la pell a la capital de l'Anoia. Aquest fet provoca la idoneïtat d'aquest carro per al transport de càrregues pesants, com ara runa, brossa o grans pedres en general, així com els carregaments específics, com és el de la pell a la capital de l'Anoia.

Cal destacar que Igualada no va disposar de ferrocarril fins a l'any 1893, ben bé cinquanta anys després que la resta del Principat. Aquest fet va produir que, a la comarca anoienca, els traginers i els carreters fossin la corretja de transmissió tant de les economies de subsistència com de les expansions comercials i industrials, tot i que els segles XVIII i XIX havien estat testimonis de dues importants corrents comercials a l'Anoia que implicaven directament la tasca dels traginers: els molins bataners i paperers que operaven als pobles de Carme, Capellades, Orpí i la Torre de Claramunt, i l'acció dels

traginers i alhora comerciants de Copons i Calaf, la xarxa de distribució dels quals arribava fins als confins de l'Estat espanyol.

A principis del segle XX, Igualada patia les crisis del tèxtil (una producció molt important a la vila, però mancada de mecanització) i de la fil·loxera (general a la comarca), que havien proveït la indústria adobera d'una ingent quantitat de mà d'obra. Els adobers igualadins estaven especialitzats en l'anomenada pell grossa, de la qual s'obtenia sola i cuir per als guarniments, els quals es traginaven fins al port de Barcelona, des d'on es duia de tornada el cuir sec, que era la matèria primera d'aquest tipus de producció.

Els carros de trabuc, protagonistes indiscutibles d'aquesta mena de transport, podien circular sense problemes dins l'estretor de les adoberies, tenint en consideració les dificultats de maniobrabilitat dels vehicles de motor de l'època. També s'emprava molt a pagès, convivint amb el tradicional carro d'escala i dedicat prioritàriament, pel seu ús com a tombarell, a la tasca de femar els camps. A les comarques costaneres s'utilitzava també per al transport de la sorra dels ports, fet que explica la mida més petita de les caixes d'aquest carros de trabuc litorals, ja que el pes de la càrrega no podia excedir la possibilitat de tir de l'animal.

Una utilització destacable d'aquesta tipologia de carros, la trobem en els anys de la Guerra Civil: en una Barcelona castigada ininterrompudament per les bombes durant gairebé dos anys i amb la benzina restringida tan sols a ambulàncies i vehicles militars, el carro de trabuc seria present en els desenrunaments que es duïen a terme just després dels bombardeigs, així com en el transport que tenia lloc a continuació de tots els materials aprofitables per a la construcció col·lectiva dels refugis antiaeris que s'anaven fent a l'àrea metropolitana.

