



BUTLLETÍ

GRUP d'ESTUDIS SITGETANS

Any XLII

Agost del 2017

Nº 162

ELS INICIS DE L'AVIACIÓ EN LA PREMSA SITGETANA I EN EL RECORD (i II)

David Jou i Andreu

De 1930 a 1931: curses de cotxes i avions

A més del transport de correu i d'activitats bèl·liques, sobretot d'observació però també de foc amb metralladores i bombes, havia anat creixent el transport de passatgers, que féu que els avions augmentessin de grandària. El 4 de novembre de 1930, "a les 11 del matí de dimarts va travessar aquest terme municipal l'avió gegant Junkers que aquests últims dies estava aterrat a l'aeròdrom del Prat. Té un colossal aspecte i fou l'admiració del veïnat. Aquest avió està donant un vol de propaganda per Europa" (Baluard 6.XI.1930).

Una de les activitats més sorprenents relacionades amb l'aviació foren diverses curses, a l'autòdrom nacional, prop de Terramar, en el terme de Ribes, entre cotxes, motos i avions. Els meus pares m'hi van portar en un parell d'ocasions. La història d'aquest autòdrom, el primer de la península ibèrica, ha estat estudiada per Antoni Mirabent en un llibre molt ben documentat. L'abril de 1931 va tenir lloc la primera d'aquestes curses. Va començar amb un exercici d'evolucions més o menys acrobàtiques sobre l'autòdrom, que suscitaren l'entusiasme dels nombrosos espectadors.

Com explica Mirabent, la primera prova consistí



en una exhibició de vol amb una avioneta planadora de l'Aeri Club de Barcelona, a càrrec del pilot Antoni Armangué. La segona consistí en la caça i destrucció de globus des d'una avioneta, concurs que guanyà el pilot Josep M^a Barrera. A continuació, hi hagué l'esperat matx de velocitat entre un cotxe i una avioneta, que consistí en vint voltes a la pista, és a dir, un recorregut d'uns 20 quilòmetres. Va guanyar l'aviador, Antoni Guitian, i quedà en segon lloc el cotxe de Guillem Oliveras. Els premis es van donar en un banquet celebrat al Pavelló de Mar, de Sitges, el diumenge següent.

L'èxit d'aquesta prova encoratjà els organitzadors a fer-ne una altra, el setembre de 1931. Entre prova i prova d'unes curses de motocicletes i cotxes, hi va haver un concurs de destrucció, des de dues avionetes, de globus llançats des de terra. El guanyà el pilot Ricart. Després les avionetes va fer arriscades acrobàcies. El 23 de novembre de 1931 es féu una nova prova. La competició entre avionetes consistí en un concurs de velocitat, fent dues voltes al triangle marcat per la torre de Terramar, l'església de Ribes i la de Sitges. El guanyador fou l'aviador Josep M^a Carreras, que tardà 9 minuts i 12 segons a realitzar el recorregut. El segon fou A. Gastañondo, amb 11 minuts i 1 segon.

També hi hagué una competició entre una moto, un cotxe i una avioneta. Va guanyar l'avioneta de Josep M^a Carreras que realitzà el recorregut de 10 quilòmetres, deu voltes a la pista de l'autòdrom, en 7 minuts i 56 segons, quedà en segon lloc l'automòbil Bugatti d'Edgar de Morawitz, en aquella època propietari de l'autòdrom, amb 1 segon més, i en tercer lloc la moto Rudge pilotada per Patinette que emprà 8 minuts i 6 segons. Una nova prova, projectada per al 22 de desembre, finalment no es va fer.

El 27 de març de 1932, dia de Pasqua, es realitzaren altres proves, que incorporaren bicicletes i motos amb sidecar. A causa del vent, s'hagué de suspendre el concurs de destrucció de globus per avionetes, i es féu una exhibició de vol, menys perillosa. El 15 de maig del mateix any hi hagué un nou conjunt de curses, amb proves, novament, de destrucció de globus per avionetes, i de curses d'avionetes i cotxes. Els meus pares em van portar a algunes d'aquestes proves, que ens resultaven força interessants. Recordo, especialment, que en una d'elles, no podria dir quina, un dels avions anà a caure sobre un garrofer, on quedà enganxat. El pilot no va patir cap mal i va anar a buscar ajut, deixant l'avió sobre l'arbre, vigilat per una parella de la guàrdia Civil, que va acudir ràpidament al lloc de l'incident.

L'agost de 1933 s'obrí, al centre de l'autòdrom, un petit camp d'aviació per a avionetes lleugeres. El 1934 es feren algunes proves de velocitat i d'elegància de cotxes, però ja sense avionetes. I el 1936, les proves anunciades ja no es pogueren celebrar, a causa de la guerra iniciada el 19 de juliol.

De 1937 a 1939: els bombardeigs de la guerra civil

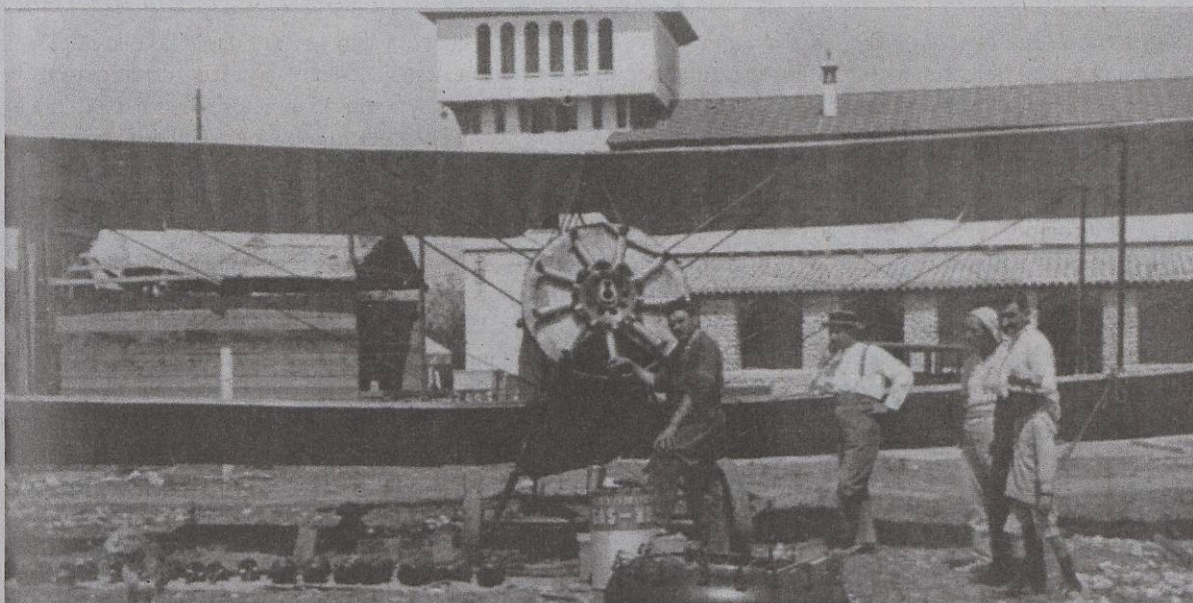
Durant els anys 1930, la contemplació d'un avió resultava un espectacle festiu, atès que gairebé sempre volaven molt baixos. Es podia veure com l'aviador saludava i algunes vegades fins i tot algun dels ocupants treia una part del cos fora de l'avió. A l'estiu, alguns avions deixaven caure proclames comercials, mostres de crema Nivea, i fins i tot caramels. El contrast entre aquestes actituds i activitats festives i la duresa tràgica dels bombardeigs que patí la nostra vila en el temps de guerra va ser brutal.

El primer bombardeig que vaig veure fou el 30 d'agost de 1937 cap al tard. Tornàvem amb la mare de la masia can Girona, on anàvem sovint a cercar menjar o de llenya, quan tot d'una veiérem que des de mar s'atansaven un parell d'hydroavions pintats de negre i d'aspecte sospitosos. Començaren a donar voltes sobre la part occidental de la vila, entre el Vinyet i Terramar i, després d'una estona d'evolucions, vàrem veure perfectament com un dels avions deixava caure tres bombes, acompanyades d'un xiulet potent i sinistre, que acabà amb tres explosions.

Amb la mare, ens vàrem tirar terraplè avall, per amagar-nos sota el pont de la riera. Una de les bombes va caure al costat de la sinya d'en Taió, molt a prop del Vinyet, i va produir un gran cràter. El fum i la pols tardaren una estona llarga a desaparèixer. D'aquella cortina de fum veiérem emergir el meu pare, que venia esparverat amb bicicleta per veure què havia estat de nosaltres. Les altres dues bombes van caure entre la carretera i la via del ferrocarril, més enllà del pont del Vinyet, a la zona del baixador de Terramar. Es va dir que l'objectiu més probable de l'operació havia estat el pont del tren. Aquell dia no hi hagué víctimes, però aquell primer atac aeri ens va situar més a prop de la guerra que, pel que fa a operacions militars, fins aquell moment ens havia resultat relativament llunyana i vaga.

Un any després, el 8 d'agost de 1938, cap al migdia, un bombardeig sobre el Poble Sec i el camí de la Fita produí dos morts, un dels quals fou Jordi Roca i Ferrer, de setze anys, antic company meu a l'escola de mossèn Joan. El fet, com és lògic, em va produir una impressió fortíssima. L'atac més important fou el que tingué lloc cap a les 11 de la nit del 20 de gener de 1939, dos dies abans de l'entrada a Sitges de les tropes franquistes. Van caure nou bombes en el nucli urbà, en el carrer de l'Aigua, que afectà la casa dels meus avis, on jo vaig néixer, i en els de Barcelona, d'en Tacó, Nou, Major, i també en els jardins del Retiro i l'hospital de Sant Joan. Hi hagué cinc persones mortes.

Com que *L'Eco* va estar tancat des del juliol de 1936 al març de 1942, no tenim testimonis periodístics locals d'aquestes esdeveniments, però sí notícies, de testimonis directes, en els diaris de guerra de Quima Caballol i de Bonaventura Julià. Per posar algun exemple, el 15 d'abril de 1938, Quima Caballol escriu que "a les nou i deu de la nit sona l'ametralladora local al pas d'un avió facciós". El 30



de juny: "Se sent passar un avió faciós i dispara l'ametralladora de la Trinitat, i l'avió li respon". El 17 d'agost: "Serien les deu del matí que s'han sentit a passar avions, almenys cinc. Han descarregat damunt Vallcarca i per les muntanyes dels voltants. Hi ha hagut morts i ferits". El 19 d'agost: "Era a la platja i he vist disparar els antiaeris de Vallcarca contra uns avions que passaven sobre el mar". Com que la fàbrica de Vallcarca havia estat declarada objectiu estratègic, per defensar-la s'hi havien instal·lat alguns canons antiaeris.

De 1940 a 1955: l'aerofar de la Mare de Déu de Gràcia i el primer avió a reacció

Després de 1940, ja tothom considerava l'aviació com un fet corrent que no cridava l'atenció, però encara hi ha tres notícies interessants a comentar: la construcció de l'aerofar de la Mare de Déu de Gràcia, els primers vols a reacció que deixaven una, aleshores, sorprenent estela blanca travessant el cel i la constatació del progrés de l'aviació comercial.

El 1947, el Ministeri de l'Aire acordà instal·lar un aerofar a la muntanya de la Mare de Déu de Gràcia per a guiar els avions cap a l'aeroport de Barcelona (Eco 5.X.1947), aeroport en el qual el 1948 s'havia de construir una nova pista, la 07-25, d'on sortí, en direcció a Nova York, el primer vol intercontinental de la història de l'aeroport, i cap a 1950 la pista 16-34, perpendicular a l'anterior. Tot això era per a adaptar l'aeroport als vols a reacció. Aquesta ampliació demanava també una infraestructura de senyalització molt més important que la disponible fins aleshores.

L'aspecte acolorit, negre i groc, de l'aerofar cridà, ja abans d'entrar en funcionament, l'atenció dels sitgetans. *L'Eco* parla de "el aerofaro de la Mare de Déu de Gràcia, sin estrenar, sobre un juego de damas negro y amarillo" (Eco 1.X.1949, Veraniegas). Incidentalment, durant les

últimes etapes de la construcció, el 26 de gener de 1951, foren robats de l'obra 22 metres de cable de coure (La Vanguardia 27.I.1951). A les acaballes de 1953 l'aerofar entrà finalment en servei: "En la cima de Miralpeix, hace quince días funciona el faro luminoso que señala a los aviones que se dirigen al aeropuerto del Prat" (Eco, 3.01.1954).

A començaments de la segona guerra mundial, els alemanys iniciaren els vols a reacció, tècnica que encara tardà una dotzena d'anys a ser adoptada per l'aviació civil. A mitjan novembre de 1952, passaren sobre Sitges els primers avions a reacció: "El pasado martes, a las 13.30, cruzaron por el firmamento unos casi imperceptibles aviones, dejando tras de sí deslumbrantes y largas estelas plateadas, desvaneciéndose por el espacio. Este inesperado hecho fue presenciado por infinidad de convecinos situados en la Ribera, la plaza de la estación ferroviaria y en otros lugares de la población" (Eco, 16.11.1952). No costa gaire imaginar l'estupor de les persones que per primera vegada veien aquest fenomen que per a nosaltres ha esdevingut habitual.

La constatació del progrés dels avions resultava motiu de justificada admiració per als qui havien viscut, feia pocs anys, les llarguíssimes anades a Cuba amb vaixell: "Nuestro amigo Rafael Rosés Portas, del comercio de Santiago de Cuba, ha empleado de la Habana a Sitges, en avión, 22 horas" (Eco 27.V.1951, Destellos 2565-2568, Eco 13.III.60).

Un pioner de l'aviació militar: Eduard Bonavia i Jacas (1907-1930)

Per a acabar aquest article, vull fer memòria del jove Eduard Bonavia i Jacas, tan vinculat amb Sitges, que fou un dels pioners de l'aviació militar. Convé recordar que el primer pilot català, Lluís Foyé, obtingué el seu títol a França, l'octubre de 1912. El 1916 s'inau-

gurava a Barcelona l'*Escola catalana d'aviació*, d'on el 1917 sortiren els tres primers pilots, Josep Canudas, que hem esmentat per haver aterrat a Terramar i per haver fer una conferència al Centaure, Lluís Bertrand i Casimir Soler. El 1918 i el 1919 en sortien dos pilots més i el 1921 s'establí a Mallorca una escola civil per a pilots d'hidroavió.

Eduard Bonavia i Jacas formà part de la primera promoció d'*Aprendices de aeronáutica* de l'any 1923, graduats a l'Escuela civil de aviación d'Albacete, promoguda pel seu ajuntament el 1922. Albacete ha mantingut una tradició aeronàutica considerable, des dels primers vols, el 1912, fins a l'actualitat. Segons l'*Eco*, "En la mañana del miércoles pasaron en dirección Tarragona tres hidroaviones de la Escuela de la Aeronáutica Naval de Barcelona, llamando la atención del vecindario por lo bajo que cruzaban el espacio" (Eco 20.V.1923). Tots els pilots eren menors de 17 anys. Els comandaments preferien deixar que els joves fessin les proves amb els avions i, un cop acreditada una certa seguretat, quedava per a ells la responsabilitat de pilotar i dirigir els avions.

El febrer de 1927, Eduard Bonavia demanà la mà de la meua tia materna, la sitgetana Miracle Andreu Mitjans (Eco 27.II.27), amb qui es casà al Vinyet el 3 novembre de 1927 (Punta 3.XI.1929). Oficià mossèn Rafael Martí, foren padrins Enric Mitjans i Julià i Antoni Almirall Carbonell i testimonis Jaume Colat i Sebastià Gorgas així com el jutge municipal Joan Mitjans i Julià (Eco 10.XI.1029).

L'1 de gener de 1929, Eduard Bonavia fou ascendit a mestre contramaestre de la Aeronáutica Naval. L'octubre, l'*Eco* descriu així el pas sobre Sitges d'hidroavions comandats per Bonavia: "Procedentes del puerto de Valencia, donde tomaron parte en la gran revista a la armada de España por su majestad el rey y su gobierno, y como término de las maniobras navales, cruzaron el espacio el día 10 por la tarde 17 hidroaviones capitaneados por nuestro amigo Eduardo Bonavía, quien tuvo que dejar un hidro en Tarragona y otro aquí por rotura de la hélice. Esta contrariedad proporcionó a este vecindario un espectáculo admirable, tanto por el remolque del hidro averiado a la Punta en espera de que, a la tarde siguiente, fuera remolcado a su base de la Aeronáutica Naval de Barcelona, por un torpedero, como las evoluciones del hidroavió pilotado por Bonavía, realizadas en nuestra

rada al emprender el vuelo, una vez dadas las disposiciones convenientes, sabiendo que salvó la distancia que nos separa de la capital en sólo 15 minutos" (Eco 20.X.1929). Aquella avaria i espectacle precediren en tot just quinze dies l'avaria de l'avió militar francès de què he parlat abans.

Eduard Bonavia i Jacas morí als 23 anys, tripulant un hidroavió Macchi 18 P. O. en caure al mar, davant de l'espigó del port de Barcelona, el 27 de setembre de 1930 (Eco 28.IX.1930): "Aquesta setmana ha estat trobat el cadàver de l'infortunat aviador Eduard Bonavia, per uns pescadors a l'entrada del port de Barcelona" (Baluard 5.X.1930, Eco 5.X.1930). Encara recordo amb dolor aquell infortuni, del qual la meua tia, que pocs dies després de l'accident tingué el seu únic fill, Eduard, mai no es va refer del tot (Eco 19.X.1930).

Cloenda

Avui, en què en el cel sitgetà hi ha contínuament dos o tres avions, en què l'aeroport de Barcelona ha esdevingut un dels més actius del sud d'Europa, en què la visió dels grans deixants blancs dels vols de reacció ratllen profusament el cel i en què els llums de posició dels avions pampalluguegen en el cel nocturn, resulta curiós veure, gràcies a la premsa local, els progressos de l'aviació amb els ulls dels nostres antecessors. Per a mi, que he viscut bona part d'aquesta història, reviu-ho té el doble interès de la nostàlgia personal i de la curiositat intel·lectual. Per a la majoria dels altres lectors, crec que aquestes notícies poden resultar curioses, suggeridores i sorprenents.

De fet, la relació entre Sitges i les novetats en els vols no ha conclòs. La possibilitat d'acoblar motors a parapents o ales delta ha fet que alguns coratjosos afeccionats recorrin sovint el cel de Sitges. Entre ells destaca Antoni Rafecas, que durant els seus vols ha fet moltes fotografies aèries de Sitges, amb perspectives de gran plasticitat i bellesa. Tampoc no sabem quin serà en el futur el paper dels 'drons', que van tenint cada vegada més aplicacions. Fets que un cert moment semblen anècdotes, o màgiques o desaparebudes segons la seva espectacularitat, poden estar obrint portes, sense que en tinguem consciència, cap a futurs insospitats.

Bibliografia

- Josep Canudas i Busquets: *L'aviació als Països Catalans* (entrada *Aviació*, de la *Gran Enciclopèdia Catalana*, Barcelona, segona edició 1986)
- David Jou i Andreu, Roland Sierra i Fàbregas, Robert Teixidó i Pascual: *La guerra civil de 1936-1939 a Sitges. Tres conferències, Sitges* (Grup d'Estudis Sitgetans) 2001
- David Jou i Andreu: *Memòria de navegacions. Records de Sitges i del mar*, Lleida (Pagès editor) 2013
- David Jou i Andreu: *Sitges vist per la premsa local*, (treball en curs 2016)
- Alba López Varas: *Quan la platja era un aeroport*, Eco 1 juliol 2016 (amb tres fotografies de l'època)
- Antoni Mirabent i Muntané: *Autòdrom Nacional. Vida efímera d'una gran obra*, Sitges (edició de l'autor, impremta L'Eco de Sitges) 1999
- Àngels Parés i Corretger: *Les defenses militars i els bombardeigs a Sitges durant la guerra civil (1936-1939)*, Butlletí del Grup d'Estudis Sitgetans, n° 138 (agost 2011) i n° 139 (novembre 2011)
- Josep Maria Solé i Joan Villaroya: *Catalunya sota les bombes*, Barcelona (Publicacions de l'Abadia de Montserrat) 1986

EN LA GUERRA DEL FRANCÈS: EL 20 DE GENER DE 1809 A SITGES (i II)

Ignasi M^a Muntaner

El que va passar després que els canons del Baluard amenacessin els de la Ribera, fou que “la falta de municiones, que guardaban los franceses en otra parte, y el temor de ser cortados, como iban a serlo con mucha facilidad, les hizo retirar a la altura de la cruz de Ribas”. Ni tan sols es parla de cap tret: els francesos ho van veure malament i van decidir marxar, camí amunt, fins a la creu de Ribes. El camí que van seguir fou el torrent de la Bassa-rodona fins al pou Vedre i allà van agafar el torrent de Santa Bàrbara fins a la creu de Ribes, seguint el camí Fondo de Santa Bàrbara. Precisament el projecte de bateria de l'any 1797, de què he parlat, anomena del torrent de la Bassa-rodona “camino de Villafranca”, es a dir, el camí de Vilafranca passant per la creu de Ribes i per Ribes.

Segons segueix explicant el pare Ramon Ferrer, els sometents van perseguir el francesos que es retiraven, i a la creu de Ribes “se trabó un fuego vivo y sostenido con valor por ambas partes, resultando dos o tres muertos franceses y algunos heridos, sin ninguna pérdida por parte de los paisanos, habiéndose distinguido y obrado con mucho valor, embistiendo a los franceses a cuerpo descubierto, un joven llamado Salvador Carbonell, por sobrenombre *Baqueta*”. Qui devia ser el tal *Baqueta*? Carbonell és un nom ben sitgetà.

Els fets del 20 de gener de 1809 han estat explicats també per altres autors. Carbonell i Gener⁴ cita la versió que dóna Oriol Pi de Cabanyes⁵: “El 20 de gener, una turba de miquelets, aproximadament trescents, guiats per dos pagesos de Ribes, atacaren els italians que romanien a Sitges amb l'ajuda d'algun canoner anglès dels que vigilaven constantment la costa catalana”. Sembla, però –perquè em crec més el que diu el pare Ferrer–, que no eren miquelets foranis, guiats per dos pagesos de Ribes, sinó el sometent de Ribes ajudat, potser, pel d'altres pobles veïns. I pel que fa al canoner anglès, em sembla una suposició sense fonament.

Una altra referència al que va passar el 20 de gener de 1809, és, també, al mateix lloc de l'obra del Carbonell i Gener. És del dietari del rector de Sitges, mossèn Serra: “20 de gener. Dit dia ha estat lo gran soroll de sometents, i lo següent contra francesos. De estos ne moriren 10, i sometents 2 ferits”. Les xifres de morts i ferits són semblants, no iguals, a les que dóna Ramon Ferrer. No queda clar si “lo següent” de mossèn Serra vol dir que la lluita va durar fins al dia següent, el 21, o si vol dir “lo següent”, el que segueix, al “gran soroll”

Existeix l'opinió general que, en la guerra del Francès, Sitges va ser un lloc relativament tranquil on es

refugiaven moltes famílies barcelonines. És, per exemple, per ser un refugi de tranquil·litat, que, nou mesos després dels fets que estem narrant, va néixer a Sitges, de família barcelonina, el pintor Joaquim Espalter. I la mateix *Barcelona cautiva* es fa ressò, en diversos llocs, d'aquesta opinió. En dono només dos exemples, un del començament i un altre de cap al final de la guerra. En setembre de 1809 diu: “La misma dulce tranquilidad se manifiesta en Villanueva de la Geltrú, Sitges, &c”. I en abril de 1813: “En poco tiempo quedará el puerto [de Barcelona] cerrado: qué diferencia son las playas libres de Arenys, Villanueva y Sitges”. Però, com hem vist, també hi havia ensurts de tant en tant.

Vull acabar fent notar l'exactitud de les anotacions de la *Barcelona cautiva*. Molt probablement, el pare Ramon Ferrer no va ser mai a Sitges, i, no obstant això, en la seva narració dels fets del 20 de gener de 1809 no comet cap equivocació. Tots els topònims són correctes i col·locats adequadament, el cementiri, la Ribera la creu Ribes. També els Capdets, el Corral i el de Lluistrà. Les seves fonts d'informació devien ser bones i el que diu és plenament fiable.

Faré encara un annex. A continuació de la batalleta del 20 de gener, la *Barcelona cautiva* explica un altre fet esdevingut a Vilanova, que, si més no, és interessant perquè mostra com eren tractats en aquells temps els francesos. “La villa de Villanueva, como más poblada, ofrecía gente de conocido valor, que se ocupaba con quietud [noti's aquesta cínica *quietud*] al exterminio de quantos soldados se desviaban de su recinto, sin que jamás se descubriese un solo agresor, ni se encontrase cadáver alguno, teniendo buen cuidado de enterrarlos. Pero, sin embargo de esta precaución, se encontró uno muerto a pedradas por ciertos muchachos en el camino de Solicrú, frente a la casa masía de don Juan Torrents del Mas, cuyo dueño debió a su buena opinión de hombre pacífico el librarla de ser pasto de las llamas”. Els soldats francesos anaven, doncs, desapareixent, sense que es pogués aclarir de quina manera i on desapareixien. En aquells temps, ser soldat –ho eren d'ofici– i anar a la guerra suposava poques probabilitats de tornar viu a casa. O et mataven en una batalla o et mataven caminant pel carrer.

Notes:

⁴ Josep Carbonell i Gener: *Esquema històric dels sis anys napoleònics a Sitges*, Sitges (Grups d'Estudis Sitgetans) 1980, p 44.

⁵ Oriol PI DE CABANYES: *Vilanova i la Geltrú en la guerra del Francès. 1808-1814*, Barcelona (Dalmau) 1971, pag. 13 s)

SÍNIA D'EN GALCERAN o HORT D'EN TASIS

Àngels Jordà i Alsina

Al Capbreu de 1611,¹ Galceran Gibert, mariner de la muralla vella de la vila, casat amb Àngela,² declara ser propietari d'un jornal de terra campa "*in loco vocato lo pou Nou*", heretat del seu pare, Lluís Gibert. La partida del *Pou Nou*, un sector extramurs de la vila, es deia així perquè comprenia les terres que envoltaven un dels pous públics més importants de la població, el *pou Nou*, que avui ocuparia el solar de la finca situada a la cantonada SO de l'encreuament dels carrers de Sant Sebastià i de Sant Damià.³

Per anar a proveir-se de la seva aigua, els sitgetans que vivien dins de les muralles, o bé sortien pel portal del carrer de l'Aigua caminant en direcció est per un petit torrent que més tard seria el carrer de Sant Damià o, des del portal de Barcelona, agafaven la part baixa de l'actual carrer de Sant Sebastià en direcció nord. Els habitants del Port de n'Alegre també pujaven per la desembocadura del torrent dels Ases o del Pou Nou, el tram baix del carrer de Rafael Llopart.⁴ Qualsevol de les opcions es coneixia amb el nom de *camí del Pou Nou*.

La *sínia d'en Galceran* era com s'anomenava popularment, en el darrer quart del segle XVII, un hort que hi havia a la partida del *Pou Nou*. El seu propietari era Josep Gibert i Gilibert, dit *Galceran*,⁵ besnét d'aquell Galceran Gibert del Capbreu de 1611. En Josep Gibert i Gilibert, nascut l'any 1655, era fill de Josep Gibert i Pujol, el primer pagès d'aquesta nissaga de mariners, i de la seva esposa, Maria, filla de Francesc Gilibert, batlle de Sant Just Desvern. El 1680,⁶ segons el Capbreu, era propietari d'un jornal de terra campa amb pou de sínia i safareig, és a dir una bassa, a la partida del *Pou Nou*, heretada del seu avi Galceran Gibert, mariner, casat amb Caterina Pujol.⁷ De l'avi també va heretar el motiu: *Galceran*, i d'aquí el nom de la sínia. El renom era per distingir-lo d'un altre Josep Gibert, pagès del carrer de la Carreta.⁸

El 14 de gener de 1674, Josep Gibert, en *Galceran*, es casà amb Anna Maria Rosell. Els nuvis es van instal·lar a la casa pairal dels Gibert⁹ al carrer del l'*Hospital de Sant Joan*, al costat de la muralla vella de la vila.¹⁰ Avui la casa seria al baluard de Santa Caterina, a la cantonada oest del correló de la Rectoria. Fins al 1702, no tenim constància que hi hagués cap vivenda a l'hort del *Pou Nou*.

En aquest any, el matrimoni Gibert i Rosell, no només viu a la sínia sinó que, a més a més, té prohibida l'entrada intramurs de la vila per haver-se negat a pagar un deute de 6 sous. Així, en el registre parroquial

d'òbits del dia 28 de setembre de 1702, llegim en relació a l'enterrament d'un fill albat de la parella: "*en observança de la concordia y decret de visita (...) lo Albat lo an aportat al portal del Aigua y alli a anat un dels vicaris per aportarlo a la Iglesia*". Per tant podem datar la masia de la sínia entre els anys 1680 i 1702. Quan Anna Maria Rosell va morir el mes de març de 1704, sembla que ja s'havia saldat el deute, i en *Galceran* va poder acompanyar el cadàver de la seva esposa a l'església.

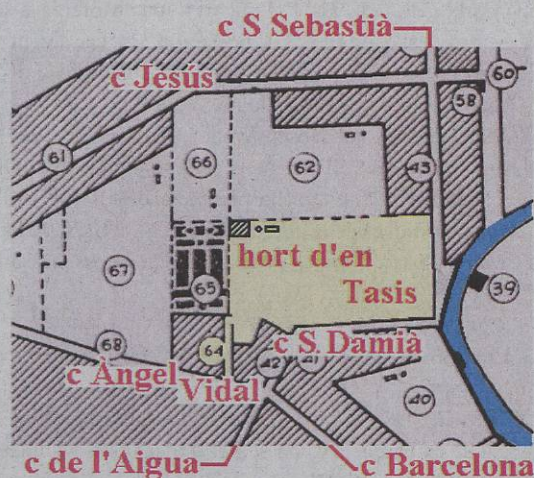
L'hereu de Josep Gibert i Gilibert era Galceran Gibert i Rosell, pagès, casat l'any 1704 amb Maria Llopis i Raventós. El matrimoni Gibert i Llopis només tenia una filla, Maria, nascuda el 1707. El mes d'agost del 1713,¹¹ poc temps abans de morir, Galceran Gibert dicta testament nomenant hereva universal la seva única filla, que llavors era molt petita, i designa tutors per la nena. L'avi Josep quedava com a usufructuari dels béns.

L'any del Cadastre de 1716, Josep Gibert i Gilibert, hortolà i vidu, vivia a la sínia del *Pou Nou*, amb una filla soltera anomenada Maria Rosa; la seva jove, Maria Llopis, vídua; i Maria Gibert i Llopis, la néta que era l'hereva. L'habitatge de la propietat consistia en "la casa y lo seller ab tres aposentos al sol de la terra sens lo seller que es separat y tres aposentos al primer sostre". En *Galceran* conreava, amb ajut d'un burret, un jornal d'hort amb pou de sínia i bassa.¹² També declarava un jornal i mig plantat de vinya negra i malvasia al Vinyet i un celler al carrer de l'*Hospital de Sant Joan*. La casa pairal dels Gibert, esmentada abans, situada al mateix carrer, s'havia venut en dues parts entre els anys 1713 i 1714.¹³ Josep Gibert, segons el padró que acompanya el Cadastre, tenia una altra filla, Isabel, casada amb Ramon Roig i Carbonell, mariner de la Ribera; i un fill, Salvador, també mariner, casat amb Caterina, filla de Bartomeu Robert, dit *Cartró*, mariner del carrer de Sant Joan.

El dia 9 de gener de l'any 1724, Maria Gibert i Llopis es casà a l'església parroquial amb Josep Tasis i Carbonell, pagès, natural de Ribes, amb orígens a Olesa de Bonesvalls.¹⁴ A partir d'aleshores, tot i que Josep Gibert i Gilibert, en *Galceran*, encara era viu,¹⁵ el matrimoni Tasis i Gibert passà a ser propietari efectiu de la sínia, on vivia i conreava l'horta.¹⁶ Josep Tasis i Carbonell fou enterrat a finals de gener del 1770. L'heretà el seu fill, Josep Tasis i Gibert, hortolà, casat, el dia de Nadal de 1746, amb Caterina Camps i Barnada. L'any 1772, segons el Cadastre, la família Tasis

i Camps vivia a la casa de la sinya i treballava junt amb el seu fill, Sebastià, un hort dit el *Huerto de detrás de la Muralla*.¹⁷ Josep Tasis i Gibert encara mantenia el motiu *Galceran* associat al seu segon cognom.¹⁸

El següent hereu, Sebastià Tasis i Camps (1754-1835), hortolà, es casà el 1776 amb una parenta consanguínia, Agustina Planas i Gibert, néta del Salvador Gibert i Rosell, més amunt esmentat. Segons el padró de l'any 1824, a la sinya, ara anomenada l'*hort d'en Tasis*, vivien tres generacions de la mateixa família, l'avi Sebastià, ja vidu, el fill hereu, Jaume Tasis i Planas (1780-1846), també hortolà, casat amb Caterina Montaner i Mirabent (1782-1858), i quatre néts, fills de la parella, de nom Sebastià, Jaume, Josepa i Antoni Tasis i Montaner. Els tres nois, així que van tenir edat, van marxar a Amèrica. El gran, Sebastià, l'any 1828, viatjà a Santiago de Cuba per treballar a la botiga del seu oncle matern, Joan Montaner. Les coses li van anar mitjanament bé i, ja establert pel seu compte, l'any 1833 reclamà el seu germà Jaume perquè l'ajudés en el negoci. Finalment, l'any 1838, el fill petit, Antoni, també se'n va anar amb el mateix destí.¹⁹ Antoni fou l'únic *americano* dels germans Tasis i Montaner que va tornar, possiblement malalt, a Sitges, però ja no a la sinya, perquè, des dels anys 50 del segle XIX, la seva família ja no vivia a l'*hort d'en Tasis*.²⁰ Per això es va instal·lar a la Ribera, on va morir solter el mes de novembre del 1862.²¹



Amb el número 64, el correló d'en Tasis

Segons el *Plano de la villa de Sitges* del 1839,²² l'*hort d'en Tasis* (a voltes escrit *Tassis*), abans *sinia d'en Galceran*, estava situat immediatament al N del carrer de Sant Damià, i anava d'est a oest des del carrer de Sant Sebastià fins un passatge dit d'en Tasis, un correló per on s'entrava a la propietat. A l'angle NO de l'horta hi havia la masia de la sinya.²³ Actualment, el carrer de Santiago Rusinyol, o carrer de la Palma, inaugurat l'endemà de la Festa Major de l'any 1900, travessa de N a S part dels terrenys de l'hort.

NOTES:

¹ AHS. Capbreu de 1611. Galceran Gibert, mariner, declara ser propietari d'un jornal de terra campa situat a la partida del *Pou Nou*, que afronta a l'E part amb el *camí del Pou Nou* i part amb Joan Vidal, al S amb un altre camí, a l'O i al N part amb Francesc Font i part amb el dit Vidal, p.122

² AHS. Capítols matrimonials 1621-1630 Vol. II. Any 1626. Galceran Gibert, mariner, fill de Galceran, mariner difunt i d'Àngela, viva, signa capítols amb Caterina Pujol, filla de Joan, pagès i de Caterina, vius, p. 449

³ GES. Muntaner i Pasqual, Ignasi M^a. "El terme de Sitges i la seva rodalia. Els seus noms de lloc", any 2016, Vol. I, p.392

⁴ AHS. Plànol de la vila de Sitges, any 1839

⁵ APS. Llibre Òbits 1694-1706. 28-IX-1702: "Barthomeu Gibert (albat) fill de Joseph Gibert dit Galceran pagès y hortolà habitant en la sua sinya de fora lo portal del Aigua y de Anna Maria sa muller", p.88 v

⁶ AHS. Capbreu de 1680. Josep Gibert i Gilibert, pagès, declara un jornal de terra campa situat a la partida del *Pou Nou*, que afronta a l'E amb el *camí de Jafre* (torrent dels Ases); al S amb el *portal del carrer de l'Aigua*; a l'O amb Isidre Sardà, pagès; i al N part amb Josep Girona, part amb Joan Pujol, ambdós pagesos hisendats del carrer Major, p.231

⁷ APS. Llibre Òbits 1676-1685. 02-IX-1677: Enterrament de Caterina Pujol de la *Muralla*, vídua de Galceran Gibert "ha pagat Joseph Gibert per la funeraria de sa avia", p.18 v

⁸ AHS. Capbreu de 1680. Josep Gibert, pagès del carrer de la Carreta, p.39

⁹ APS. Llibre Baptismes 1674-1686. 22-IV-1676: Baptisme d'Anna Maria Caterina i Francesca, filla de Josep Gibert de la *Muralla*, i d'Anna Maria

¹⁰ AHS. Capbreu de 1680. Josep Gibert i Gilibert, pagès, declara una casa al carrer de l'*Hospital de Sant Joan*, que afronta a l'E amb un carreró (correló de la Rectoria), al S amb la muralla vella de la vila, a l'O amb Pau Rodès, fuster; i al N amb la Rectoria, p.231

¹¹ AHS. Manuals de Notari. Testaments 1707-1716. 18-VIII-1713, testament de Galceran Gibert i Rosell, p.355

¹² AHS. Cadastre de 1716. Josep Gibert i Gilibert, pagès, declara un jornal d'hort amb una casa a la partida del *Pou Nou*, que afronta a l'E amb el *camí del Pou Nou*, al S amb el camí reial i amb la muralla nova de la vila (avui carrer d'Àngel Vidal), l'O amb Francesc Llopis, apotecari del carrer Nou; i al N part amb Pau Girona, part amb Joan Pujol, ambdós pagesos hisendats del carrer Major

¹³ AHS. Capbreu de 1680. La casa del carrer de l'*Hospital de Sant Joan* es va vendre en dues meitats, l'any 1713 una part

a Jaume Carbonell; i el 1714 l'altra part a Joan Morera, sabater (anotació al marge p.231)

¹⁴ APS. Llibre Desposoris 1723-1766. 09-I-1724. Casament de Josep Tasis i Carbonell, pagès natural de Sant Pere de Ribes, fill de Josep Tasis, pagès natural d'Olesa de Bonesvalls i de Magdalena Carbonell, amb Maria Gibert i Llopis, filla de Galceran Gibert, difunt i de Maria Llopis

¹⁵ AHS. Manuals de Notari. Josep Avellà i Llaris, notari. Any 1828: "Ego Josephus Gibert agla villa de Sitges (...) Salvatorem Gibert nautam dita villa filium meus", p.2 (Falten Llibres Òbits entre els anys 1706 i 1754)

¹⁶ AHS. Cadastre 1722. N° 691, hort propietat de Josep Gibert. Anotació al marge sense data "vuÿ Jph Tacís ortelá". Processos i Actuacions jurídiques de la cort del Batlle. N° 1/1726. Josep Avellà i Llaris, notari. 17-V-1726: "Los conjuges Joseph Tasis pages y Maria Tasis y Gibert vuÿ en dia tenen y posseheixan y juntament habitan (...) una casa y hort dita la sinia den Galceran"

¹⁷ AHS. Cadastre 1772. N° 454 i N° 753

¹⁸ APS. Llibre Baptismes 1742-1752. 21-V-1750. Baptisme de Josep Francesc i Bartomeu, fill de Josep Tasis *Galceran* i de Caterina Camps

¹⁹ ARXIVO GENERAL DE INDIAS. Fons Ultramar. Expedientes sobre licencias de embarque. 04-VI-1828: Expediente de licencia de embarque a Cuba de Sebastián Tassis Montaner. 14-III-1833: Expediente de licencia de embarque a Cuba de Jaime Tassis Montaner. AHS. Manuals de Notari, Francesc Ferret i Sidós. 02-VIII-1838: "Antoni Tasis i Montaner, solter, de 16 anys complerts, a la ciutat de Cuba a unir-se a la casa i tenda de comerç que hi té establerta Sebastià Tasis, el seu germà", p. 88

²⁰ APS. Llibre Òbits 1825-1853. 16-I-1851: "murió Alvira Raventós (...) era hija de Buenaventura i de Pelegrina Tassis (...) vivia en la casa llamada Tassis". AHS. Padró any 1857 a la *Sínia de Tasis* viu la família Raventós i Soler

²¹ AHS. R.C.M. Defuncions/VI. 22-XI-1862. Certificat de defunció d'Antoni Tassis, comerciant, fill de Jaume Tassis, pagès i de Caterina Montaner. Solter, de quaranta anys, causa de la mort "diarrea americana" (possiblement amebiasi intestinal), vivia a la Ribera. N°74/1862, p. 431

²² Plànol de la vila de Sitges, any 1839: Carrer de Sant Sebastià (43), travessia d'en Damià (42), Hort d'en Tasis (63), i travessia d'en Tasis (64)

²³ Vegi's Muntaner, any 2016, Vol. II, p.564



EL GRUP D'ESTUDIS SITGETANS

TREBALLA DES DE FA MÉS DE QUARANTA ANYS
PER LA CULTURA SITGETANA
PUBLICANT LLIBRES I FENT CONFERÈNCIES I EXPOSICIONS
SOBRE TEMES LOCALS

SI VOLS AJUDAR-LO, FES-TE'N SOCI