



CONVERSA

Pere BecqueADVOCAT, EXALCALDE DE
BANYULS I ACTIVISTA DE
LA CATALUNYA NORD

PRIMERS RELLEUS

Josep M. Bernils

RETRAT DE FAMÍLIA

**Els Torrent Riba,
de Llampaies**LES VIDES INQUIETES
D'UNA FAMÍLIA
D'ARTISTES ESTABLERTA
A L'EMPORDÀ

PERFILS

Isabel EtxeberriaMESTRA BASCA
ESTABLERTA A
LLANÇA, A 107 ANYS
VIU AMB SALUT**Rosa M. Malé**CREATIVA DE MENA,
HA COMPLERT EL
SEU SOMNI A DALT
DE L'ESCENARI**Montserrat
Capdevila**NASCUDA A PONENT,
DE JOVE VA SER
PILOT DE RAL-LIS

INDRET

Colera

UNA MIRADA...

**Búnquers
a Garriguella**

A PEU

**A Cabrera pels
camins de la
retirada****Vila-sacra**

alberes

www.grupgavarres.cat

DOSSIER

**TRENS,
AUTOCARS I TAXIS**43 pàgines que ressegueixen la història dels
transports de servei públic al nostre territori
a partir del testimoni de revisors,
conductors d'autocars,
passatgers...

Això no és un camí.



És un hàbitat natural fràgil que hem de preservar.*

Cal seguir la normativa per tal d'evitar la proliferació de camins duplicats innecessaris.
Circular fora dels camins malmet la vegetació, augmenta l'erosió i altera
el comportament de la fauna.

*Prats de muntanya al paratge de Fontalba (Ripollès)



Diputació de Girona



1822-2022

DIRECTORA >

Roser Bech Padrosa
roser@grupgavarres.cat

COORDINACIÓ CONTINGUTS >

Lia Pou
alberes@grupgavarres.cat

REDACCIÓ >

Telèfon 972 46 29 29
alberes@grupgavarres.cat

COL·LABORADORS >

Marià Baig Aleu
Borja Balseira Morcillo
José Luis Bartolomé
Pitu Basart
Lluís Benejam Vidal
Josep M. Bernils Vozmediano
Lurdes Boix Llonch
Jordi Canet Avilés
Jaume Canyet
Esteve Carrera
Josep Clara
Joan Cos
Josep M. Dacosta
Antoni Egea
Alexandre Escudero Cailà
Xavier Febrés
Joan Ferrerós
Marina Gibert
Isabel Guzman
Ramon Iglesias
Josefa Juanola
Eduard Martí
Cristina Masanés
David Moré
Anna M. Oliva
Agustí Palomeras
Marta Palomeras
Anna Pi Vilà
Arnau Pou
Jordi Puig
Anna Pujol Batllósera
David Pujol
Marisa Roig Simón
Xavi Roura Cegarra
Pere Roura Sabà
Ester Seguí Brunet
Montserrat Segura
Erika Serna Coba
Lluís Serrano
Núria Trobajo
Enric Tubert
Cristina Vilà
Pep Vila Medinyà

EDICIÓ DE TEXTOS >

Roser Bech Padrosa

IMPRESSIÓ > Agpograf

DISTRIBUCIÓ > GLV

DIPÒSIT LEGAL > GI-460-2009

ISSN > 2013-5270

eg

EDITORIAL GAVARRES

Germà Agustí, 1
17244 Cassà de la Selva
Telèfon 972 46 29 29
www.grupgavarres.cat

DIRECCIÓ EDITORIAL >

Àngel Madrià
angel@grupgavarres.cat

DIRECCIÓ D'ART I MAQUETACIÓ >

Jon Giera i Mònica Sala
alberes@grupgavarres.cat

COMUNICACIÓ >

Lia Pou
comunicacio@grupgavarres.cat

ADMINISTRACIÓ >

Jaume Carbó
gestio@grupgavarres.cat

SUBSCRIPCIONS >

subscripcions@grupgavarres.cat

ALTRES PUBLICACIONS >

cadipetraforca@grupgavarres.cat
garrotxes@grupgavarres.cat
gavarres@grupgavarres.cat
garonanogueres@grupgavarres.cat

PUBLICACIÓ ASSOCIADA A >

appec
editors de revistes i digitals

> Premis APPEC
'Millor Editorial en Català 2008'

> Premis ADAC 'Millor empresa 2020'



FOTO DE PORTADA
REALITZADA AMB MATERIAL
CREDIT PER RAMON PIERA,
SANTI VILA, JOSEP FAJOL
I LA FUNDACIÓ PRIVADA
PADROSA-PIERRE MUSEU DE
LA TÈCNICA DE L'EMPORDÀ.
AUTORA: MÒNICA SALA
AMETLLER.

SUMARI

4-5

PRIMERS RELLEUS LA CREU DEL CARLÍ

JOSEP M. BERNILS VOZMEDIANO (TEXT) // MARINA GIBERT (IL·LUSTRACIÓ)

6-9

ACTUALITAT

10-15

CONVERSA PERE BECQUE

ESTEVE CARRERA (TEXT) // EDUARD MARTÍ (FOTOGRAFIA)

16-20

RETRAT DE FAMÍLIA ELS TORRENT RIBA, DE LLAMPAIES

CRISTINA VILÀ (TEX) // BORJA BALSERA MORCILLO (FOTOGRAFIA)

22-27

PERFILS

ISABEL ETXEBERRIA / ROSA M. MALÉ / MONTSERRAT CAPDEVILA

PITU BASART / ISABEL GUZMAN / MONTSERRAT SEGURA (TEXT)

DAVID PUJOL / JOSEP M. DACOSTA / BORJA BALSERA MÓRCILLO (FOTOGRAFIA)

29-71

DOSSIER TRENS, AUTOCARS I TAXIS

ROSER BECH PADROSA (COORDINACIÓ)

73-87

PATRIMONI

ETNOLOGIA // HISTÒRIA // BIOGRAFIA // OFICIS ANTICS // GASTRONOMIA // FAUNA // FLORA

88-91

INDRET COLERA

JOSEP M. DACOSTA (TEXT I FOTOGRAFIA)

92-95

UNA MIRADA EN EL PAISATGE GARRIGUELLA, ELS BÚNQUERS DE FRANCO

CRISTINA MASANÉS (TEXT) // JORDI PUIG (FOTOGRAFIA)

96-99

A PEU

A CABRERA PELS CAMINS DE LA RETIRADA

JOAN COS (TEXT I FOTOGRAFIA)

PELS VOLTANTS DE VILA-SACRA

JOSEP M. DACOSTA (TEXT I FOTOGRAFIA)



MEMÒRIA FOTOGRÀFICA MASIES FORTIFICADES

JOSEFA JUANOLA (RECERCA FOTOGRÀFICA)

conversa

AMB EL PRESIDENT DE L'ASSOCIACIÓ ALBERA SENSE FRONTERA >

ARA JUBILAT D'UNA LLARGA CARRERA D'ADVOCAT, CONTINUATAN ACTIU COM SEMPRES QUAN ES TRACTA DE FOMENTAR RELACIONS ENTRE UNA BANDA I L'ALTRA DE L'ALBERA. DESGRANANT EL SEU RECORREGUT AL LLARG DELS ÚLTIMS 40 ANYS, PARLEM D'ADVOCACIA, DE POLÍTICA, D'ECONOMIA, DE LLENGUA O PATRIMONI I INEVITABLEMENT DE RUGBI, UN ALTRE FIL CONDUCTOR EN LA SEVA TRAJECTÒRIA QUE EL VA PORTAR A SER LOCUTOR DE TV3 QUAN ES RETRANSMETIEN ELS PARTITS DE L'USAP. HEM QUEDAT ARRAN DE PLATJA A BANYULS DE LA MARENDA, LA VILA D'ON VA SER ALCALDE I ON QUEDA CLAR PER LES NOMBROSES SALUTACIONS QUE REP DELS VEÏNS QUE PASSEN QUE AQUÍ SE'L CONSIDERA FILL DEL POBLE.

ESTEVE CARRERA TEXT
EDUARD MARTÍ FOTOGRAFIA

Pere Becque

–Banyuls és el bressol familiar?

–«Jo vaig néixer a Perpinyà el 1950 perquè aquells anys el meu pare tenia la feina a Perpinyà i jugava a rugbi al club perpinyanès del XIII Català. La família materna és d'origen de Maçanet de Cabrenys i la Vajol, van passar la frontera per raons econòmiques abans de la Guerra Civil. Aquest avi matern era carboner i al Vallespir va aprendre la feina de carnisser i es va instal·lar a Arles de Tec. He passat bona part de la meua petita infància fent botifarres i aquestes coses. A Banyuls de la Marenda hi havia arribat el besavi patern –conegut com a Recoquill pels seus cabells arrissats–, de cognom Puig, procedent de Colera, d'on havia marxat al moment de la fil·loxera. Eren els anys de la Primera Guerra Mundial, a

la banda francesa faltaven braços per treballar a la vinya i el besavi ja s'havia acostumat a treballar tres dies a la setmana d'una banda a l'altra fins que es va establir aquí. Hi va venir amb tres de les seves quatre filles –la quarta es va quedar a Colera– i una d'aquestes filles es va casar amb l'avi Becque, un oficial mecànic de la marina nacional francesa; després de la Primera Guerra Mundial la parella es va establir a Banyuls, on va néixer el meu pare. L'arrelament a Banyuls sempre s'ha mantingut, encara hi tenim la casa.»

–I vinyes?

–«Sí, hem tingut i encara tenim vinyes a Banyuls, gràcies a aquests avis paterns. Em vaig jubilar el 2017 i ara ja passo

ESTEVE CARRERA. Perpinyà, 1959. Periodista
EDUARD MARTÍ. Girona, 1974. Fotògraf



retrat de família

ELSTORRENT RIBA, DE LLAMPAIES > ENDINSAR-SE DINS LA CRÒNICA FAMILIAR DELS TORRENT RIBA ÉS SUBMERGIR-SE DINS UN POU D'INFINITES HISTÒRIES VITALS, ALGUNES DE LES QUALS HAN ARRIBAT A TRANSCENDIR, MÉS ENLLÀ D'UNS ROSTRES ETERNITZATS EN ALGUNA REMOTA FOTOGRAFIA FAMILIAR. TOTS ELS PROTAGONISTES D'AQUEST RELAT COMPARTeixEN UN CARÀCTER TENAÇ, ACCESSIBLE, CREATIU I OBERT, SÓN ESPERITS AMB LA NECESSITAT DE SENTIR LA VIDA INTENSAMENT I DEIXAR EMPREMTA ENTRE AQUELLS QUE ELS ENVOLTEN.

CRISTINA VILÀ TEXT

BORJA BALSERA MORCILLO FOTOGRAFIA

Vides inquietes

Els Riba. La família és natural de Tortosa. A finals del segle XIX es van instal·lar a Barcelona. Antoni Riba Garcia (1859-1932) va dedicar-se durant uns anys a l'escultura col·laborant amb Antoni Gaudí a la Sagrada Família i fent detalls ornamentals a la casa Vicens. Una crisi creativa el va dur a destruir bona part de la seva obra i a abandonar aquesta faceta per treballar amb un notari. Aquesta frustració el va dur a condicionar la formació del seu fill Carles, a qui va obligar a estudiar Dret, en detriment de derives humanístiques. Antoni Riba es va casar amb Adela Bracons Casablanques (1864-1937) el 1885. Van tenir quatre fills: Antoni (1886-1956), Rosa (1888-1938), Carles (1893-1959) i Màrius (1898-1955). Mercè Riba tenia sis anys quan el seu avi va morir. De les anades a la casa dels Riba, en conserva records

esparsos com les tertúlies dels diumenges amb poetes i artistes i a les quals els nens no podien accedir o l'avoriment que passava, tota sola, mentre els avis feien la migdiada. Equilibrava la balança les estones amb l'avi matern, Pau Romeva, que vivia a Medinaceli, a prop del port. «Sempre ens preguntava als nets si volíem pujar a Colom, anar amb les Golondrinas o al zoològic», somriu recordant aquell home còmplice i juganer.

Carles Riba Bracons va conèixer la poetessa Clementina Arderiu Voltas (1889-1976), l'hereva de la joieria Arderiu, mentre feia de jurat d'uns Jocs Florals on ella participava. «En Carles era quatre anys més petit, baixet i miop i aparentment ningú sabia bé amb què es guanyava la vida, però ella, de classe menestral potent, va renunciar a tot per seguir-lo i casar-s'hi», comenta Mercè

Riba. Durant molts anys van viure en una torreta a Sarrià. Ell es guanyava la vida amb els premis literaris, fent classes a la universitat i a l'Escola de Bibliotecàries. Mentrestant, la seva dona, de caràcter punyent, figura essencial entre els poetes catalans, no deixava d'escriure. «Eren clàssics, catòlics, classistes, fins i tot tenien servei, però ella dirigia la casa i participava en totes les tertúlies, congressos...era pràcticament l'única dona del grup, reivindicadora en un moment en què no es parlava de feminisme i estaven molt clars els rols». La parella va tenir quatre fills: Jordi (1921-1996), Oriol (1923-2011), Eulàlia (1926-2020) i Francesc (1929-1934), qui no va superar la tendra infantesa. La família va marxar a l'exili el 1936. L'última nit la van passar a Viladesens i van fugir dalt d'una ambulància fent ruta per l'Empordà. Van dormir dins un vagó de tren

CRISTINA VILÀ. Figueres, 1972. Periodista

BORJA BALSERA MORCILLO. Figueres, 1985. Periodista i fotògraf



a Portbou i l'endemà van travessar sense problemes gràcies a la companyia d'Antonio Machado.

La branca materna de Mercè Riba, els Romeva, prové de la Vall d'Aran. Establerts a Badalona, allí vivien Àngel Romeva i Joana Viñas, pares de Pau Romeva, el seu avi. Dels dos, qui treballava era Joana, perquè l'Àngel havia quedat en cadira de rodes. Això no li impediria cuidar de la seva neta, Mercè Romeva Viñas (1919-2012), qui va quedar òrfena de mare al cap de quinze dies de néixer. Davant la situació, Pau Romeva va desfer la casa i va marxar a dispesa, va deixar la filleta amb els avis i la visitava els caps de setmana. L'únic record que

li va quedar de la mare, Mercè Viñas, va ser una fotografia que es va fer, amb la mort imminent, amb ella en braços. Al cap d'uns anys, Mercè Romeva va marxar a Barcelona, on viuria amb dues germanes solteres de la mare. Per recordar-la, els Riba han mantingut el nom de Mercè a cada generació.

Pau Romeva fou diputat i un dels fundadors d'Unió Democràtica de Catalunya i també va marxar a l'exili. Un cop passada la frontera, va restar reclòs a la platja d'Argelers fins que, finalment, va reagrupar la família: la seva segona dona, una filla d'ambdós i la Mercè. Durant l'estada en un habitatge facilitat per la Generalitat a l'exili, les famílies

Riba i Romeva van coincidir i uns joves Jordi Riba i Mercè Romeva es van conèixer i es van enamorar. «La mare era una donassa, guapa, ben plantada i amb molts borinots voltant-la. El pare, en canvi, encara duia pantalons de golf, prim i dos anys més jove; però, quan ell li va proposar ser xicots, ella va dir que sí de seguida perquè parlava molt bé», recorda la seva filla. Va ser una relació clandestina perquè la moral de l'època no permetia compartir un mateix sostre sense estar casats.

A Carles Riba se li va aconsellar marxar a Mèxic, però va declinar al·legant que «si ho feia la cultura catalana perdria pes». El 1943 van retornar

A darrere, la Mercè Riba Torrent amb els seus fills, Clara i Adrià, i el seu marit, en Martí Geli. Al centre, en Jaume Torrent i la Mercè Riba. A davant, en Daniel i en Guillem Torrent Riba.

MEMÒRIA FOTOGRÀFICA > MASIES FORTIFICADES

M1

Façana de l'antic palau dels Margarit –conegut popularment com ca l'Isern–, al veïnat de Montiró, al terme municipal de Ventalló. Del casal, en destaca la garita de vigilància, al carrer hi ha un remolc i quatre infants que miren a la càmera del fotògraf.

ANY: 1923

AUTOR: JOSEP SALVANY

I BLANCH

PROCEDÈNCIA: BIBLIOTECA DE CATALUNYA, FONS FOTOGRÀFIC SALVANY



M2

Imatge de les ruïnes que resten després del mas Sastre, de Roses, des de l'antic camí que arriba a la cala Montjoi; destaca la torre adossada, originàriament separada de la masia.

ANY: 1945

AUTOR: DESCONEGUT

PROCEDÈNCIA: COL·LECCIÓ D'IMATGES DE L'ARXIU COMARCAL DE L'ALT EMPORDÀ (ACAE)

DOSSIER TRENS, AUTOCARS I TAXIS

ROSER BECH PADROSA > COORDINACIÓ

Al volant!	30	ROSER BECH PADROSA [Cabanes, 1988. Filòloga]
Diligències i primers autocars	32	ANTONI EGEA [Girona, 1957. Historiador]
Traçats i parades a Figueres	34	JOSEP M. BERNILS VOZMEDIANO [Figueres, 1960. Periodista]
Autos Sala	36	NÚRIA TROBAJO [Girona, 1964. Mestra i historiadora]
Transport públic de proximitat	38	ENRIC TUBERT [Aguilana, 1954. Llicenciat en Història de l'Art]
Els Terradas, de Vilamorell	40	XAVI ROURA CEGARRA [Barcelona, 1988. Periodista]
Més de 100 anys de la Teisa	43	ANNA PUJOL BATLLOSERÀ [Siurana d'Empordà, 1993. Historiadora de l'Art]
Viatgers a la vall de la Muga	44	MARIÀ BAIG ALEU [Figueres, 1955. Físic]
David i Manel	46	JAUME CANYET [Figueres, 1961. Filòleg]
Figueres-Darnius-Maçanet	48	PERE ROURA SABÀ [Maçanet de Cabrenys, 1954. Historiador]
Ampurdán Bus	50	JORDI CANET AVILÉS [Castelló d'Empúries, 1976. Filòleg]
La família Barceló, de Palau	52	JOSÉ LUIS BARTOLOMÉ [Areny de Noguera, 1954. Filòleg]
Vocabulari de la locomoció	53	JOSÉ LUIS BARTOLOMÉ
Tartanes i ordinaris a l'Escala	54	LURDES BOIX LLONCH [L'Escala, 1957. Historiadora i arxivera]
Els cotxes de línia a Sant Pere	56	MARISA ROIG SIMON [Sant Pere Pescador, 1963. Historiadora i arxivera]
Passeig en barca a Roses	57	ESTER SEGUÍ BRUNET [Roses, 1986. Llicenciada en Dret]
Bus, tren i taxi a Garrigàs	58	JOAN FERRERÓS [Figueres, 1952. Filòleg i historiador]
De la Hispano Cadaquesense a la Sarfa	60	ERIKA SERNA COBA [Wasserlos, 1963. Historiadora i arxivera]
PERFIL > Santi Vila	61	LLUÍS SERRANO [Figueres, 1975. Historiador]
L'origen ferroviari de Portbou	62	JOSEP CLARA [Girona, 1949. Historiador]
PERFIL > Josep M. Moradell	65	RAMON IGLESIAS [Portbou, 1968. Periodista]
Propera parada: Sant Miquel	66	ANNA PI VILÀ [Vilopriu, 1985. Llicenciada en Història]
El tren del Vallespir	68	ALEXANDRE ESCUDERO CAILÀ [Ceret, 1999. Enginyer en multimèdia i comunicació]
Una línia fèrria fallida	70	MARISA ROIG SIMON



Dues gorres dels factors de circulació de Renfe // FOTO: Mònica Sala Ametller.
PROCEDÈNCIA: Material cedit per Santi Vila i Ramon Piera.

Al volant!

Roser Bech Padrosa > TEXT

A peu, a cavall, sobre dues, tres, quatre o més rodes la humanitat ha tingut la necessitat de desplaçar-se per intercanviar productes, rebre atenció mèdica, visitar familiars o coneguts, conèixer nous indrets...

Quan parlem de transports de servei públic a l'Empordà, el Vallespir i el Rosselló ens referim, d'una banda, sobretot als cotxes de línia, autocars, autobusos, òmnibus, ordinariis –tots cinc mots sinònims, o amb lleus matisos–, és a dir, un mitjà de transport per carretera i sobre rodes. Però en aquest dossier també ens referim, de l'altra, als trens, la més popular la línia que uneix Barcelona amb Figueres des de 1877 i amb Portbou des de 1878, i que ha marcat tant les poblacions per on passa. No ens volem oblidar, però, d'altres línies ferroviàries. Ni tampoc d'un altre mitjà, el taxi.

En el bloc dedicat als automòbils rodats per carretera, comencem amb un article de l'Antoni Egea sobre els orígens d'aquests primers transports, encara amb cavalls i de llarga durada, a la primera meitat del segle XIX. Estem parlant de carros, tartanes, diligències... Després, de mica en mica, es van substituir les quatre potes per les quatre rodes de l'automoció. Figueres era el punt neuràlgic de les vies de comunicació arreu de la comarca. Ens en parla en Josep M. Bernils en el seu relat històric sobre el transport públic i les parades dels autocars, repartides per la ciutat, abans que es construís l'estació d'autobusos el 1987. Una de les empreses familiars pioneres de trasllat dels primers viatgers per la comarca, i també fins al Pertús, Ceret o Perpinyà, va ser Autos Sala, amb seu al carrer de la Jonquera i a la cantonada

de la pujada del Castell amb el carrer Pep Ventura. La Núria Trobajo ha anat a conèixer-ne la història centenària amb un dels seus descendents, l'Enric Sala. A prop de la frontera, l'Enric Tubert escriu sobre el transport públic de quilòmetre zero que unia Agullana amb altres nuclis. D'altra banda, un referent dels autocars al territori va ser en Paciència. El sobrenom d'en Jaume Terradas Quintana és l'emblema d'una saga familiar, els Terradas, de Vilamorell –veïnat de Borrassà–, dedicada al transport de passatgers des dels anys cinquanta del segle XX. En Xavi Roura ha conversat amb en Jaume Terradas fill, actual gerent de l'empresa. Una altra companyia de transports, centenària, en aquest cas d'origen banyolí, és la Teisa, que tradicionalment enllaçava Figueres amb Olot i Banyoles. Actualment té la concessió de moltes més rutes per la comarca. L'Anna Pujol n'ha escrit una peça. Alguns trajectes eren remaleïts pels conductors dels cotxes de línia per culpa del mal estat de les carreteres. És el cas de la ruta que enllaçava Figueres amb Albanyà passant per Llers, Terrades i Sant Llorenç. En Marià Baig en fa una crònica. Vint-i-cinc anys de recorregut traça en Jaume Canyet en el seu reportatge sobre David i Manel, una companyia formada per socis ben avinguts. I també una altra ruta complicada, la que anava fins a Maçanet de Cabrenys. En Pere Roura en descriu l'evolució des de les primeres tartanes fins als autocars actuals. La necessitat de desplaçar-se entre els pobles i la capital –el mercat en va ser el reclam cada dijous durant molt de temps– va fer sorgir empreses de transport com Ampurdán Bus, que donava servei als pobles de l'Albera.

Un fanal antic de tren.
FOTO: Mònica Sala Ametller.
PROCEDÈNCIA: Material
cedit per Ramon Piera.





En Jordi Canet ha escoltat els orígens i el desenvolupament de la societat de la mà d'en Josep M. Bonavia i en Salvador Planas. De pares a fills va passar el negoci dels transports a cal Carreter de Palau-saverdera, primer construint carros i després amb taxis i busos. La família Barceló ho ha exposat a en José Luis Bartolomé, qui n'ha escrit la trajectòria i també ha recuperat mots relacionats amb la locomoció extrets de l'obra de Carles Bosch de la Trinxeria. La Lurdes Boix ha fet un repàs dels ordinaris que traslladaven persones, mercaderies i correus de l'Escala a altres municipis. També amb noms, cognoms i sobrenoms la Marisa Roig parla dels cotxes de línia de Sant Pere Pescador. Amb un ús lúdic, però, les embarcacions per passejar turistes a la costa també acaben sent un mitjà de transport. L'Ester Seguí fa una ullada a les de Roses. Els pobles de l'interior, i no gaire lluny de Figueres, de vegades eren, i potser encara són, els més mal comunicats. Així en dona fe en Joan Ferrerós al seu article sobre el bus, el tren i el taxi a Garrigàs. En altres poblacions com Cadaqués, el transport per terra, un cop construïda la carretera el 1911, va ser un gran avantatge per establir relacions amb la resta de la plana, tal com afirma l'Erika Serna.

En el bloc dedicat al tren, comencem amb el perfil d'en Santi Vila, fill de ferroviari i treballador –ara jubilat– de la Renfe; en Lluís Serrano hi ha conversat.

Com un mitjà va canviar el panorama de Portbou –antic llogarret de pescadors que pertanyia a Colera– amb l'arribada del tren el 1878, segons ens explica en Josep Clara. La proximitat amb la frontera i la necessitat de comunicació entre països va afavorir l'entrada de nous trens internacionals. En

Josep Maria Moradell va treballar al Talgo durant més de quaranta anys; en Ramon Iglesias l'ha entrevistat. No tots els projectes ferroviaris dels segles XIX i XX a la comarca es van poder dur a terme, el tren de la costa que ens narra la Marisa Roig, per exemple, va quedar endregat en un calaix. Altres trens que van funcionar durant uns anys qui sap si algun dia tornaran a estar en actiu. És el cas del ferrocarril del Vallespir, segons ens relata l'Alexandre Escudero. I l'última parada d'aquest viatge sobre rails passa per Sant Miquel de Fluvià, un altre poble l'activitat de la qual va dependre durant dècades del pas de les vies pel terme. L'Anna Pi ha pogut enraonar amb diverses persones relacionades amb el poble i el ferrocarril.

Amb tot, l'accés generalitzat a l'automòbil particular ha fet minvar l'ús d'alguns d'aquests mitjans de transport públic –sovint es tracta de línies deficitàries– les darreres dècades. Ara bé, si volem esdevenir una societat més neta i més sostenible, potser ens caldria fer un replantejament de la nostra mobilitat i de quina manera la fem.

Dos cotxes de línia, amb l'imperial, el banc per a passatgers de sobre el sostre, aparcats al carrer Pi i Sunyer de Roses // FOTO: Valentí Fargnoli. PROCEDÈNCIA: Col·lecció de Josep Fajol. Al detall, un autocar que portava gent de Vilamacolum a l'aplec de la Salut de Terrades. Setembre de 1950 // PROCEDÈNCIA: Arxiu Rosa Serra.

Diligències i primers autocars

ELS ORÍGENS I EVOLUCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA A L'ALT EMPORDÀ DES DELS PRIMERS CARRUATGES FINS A LA CONSOLIDACIÓ DELS VIATGES EN AUTOCAR

Antoni Egea > TEXT

Fins els primers anys del segle XIX no existiren mitjans públics i programats per viatjar pel territori. A partir de la segona meitat del segle XVIII es constituí un sistema de postes reials per al transport de la correspondència oficial. A la comarca hi hagué tres seus de les postes reials situades a Bàscara, Figueres i la Jonquera, les quals eren administrades per sengles mestres de postes. Els carruatges que transportaven el correu no admetien viatgers, però alguns membres de les classes privilegiades que estaven en poder d'un permís especial podien utilitzar-los en els seus desplaçaments. L'any 1810, en plena ocupació napoleònica, s'establí un servei de diligències entre Perpinyà, Figueres i Girona que no durà gaire temps. Sabem que l'any 1824 es creà una línia entre Barcelona i Perpinyà, però no hem trobat fins ara cap notícia sobre la infraestructura d'aquesta línia per terres empordaneses.

El 1825 es constituí a Barcelona la Sociedad de Diligencias y Mensajerías de Cataluña que dos anys més tard va ampliar els seus serveis amb l'establiment d'una línia que anava de Girona a Figueres. El 1829 Isidre Henrich Ester, de Barcelona, en qualitat de soci i administrador principal d'aquesta companyia, va concedir a Marià Vilallonga, industrial del ferro de Figueres, la gestió del trajecte entre Figueres i l'hostal de la Granota, al municipi de Sils (la Selva). En el

recorregut hi havia dues parades intermèdies: a Orriols i a Girona per canviar els cavalls. En el contracte d'adjudicació es fa constar que cada diligència havia d'estar tirada per sis bones cavalleries, ja fossin matxos, cavalls o mules. L'adjudicatari s'havia de fer càrrec de la valisa del correu públic, a part del servei de missatgeria per a particulars. El conductor havia d'anar uniformat i dur un barret amb escarapel·la vermella. La durada dels trajectes era de dues hores i mitja fins a Orriols, i fins a Girona de dues i mitja més, incloent sempre l'estona del canvi de cavalleries. Des de Girona fins a la Granota, en canvi, el recorregut era de tres hores. A partir d'aquest darrer punt el transport i les parades anaven a càrrec d'un altre adjudicatari.

L'any 1847 un empresari conegut com en Faló feia el trajecte entre Figueres i Girona amb un carruatge més sofisticat, més còmode i més ràpid anomenat òmnibus. Deu anys més tard hi ha documentades les diligències de la companyia Saladrigas i Toll, que feia almenys el tram entre Figueres i Arenys de Mar, amb enllaç amb la de Josep Fabra, que

feia el trajecte entre Perpinyà i Figueres. L'arribada del ferrocarril l'any 1858 a Perpinyà, el 1862 a Girona i a Figueres el 1877, va condicionar els horaris dels transports per carretera per tal que els viatgers poguessin enllaçar amb el nou mitjà de transport, que era molt més ràpid i còmode. L'any 1866 ja hi havia una xarxa de transports per carretera que arribava a les poblacions més importants. No sempre eren diligències, sinó que en alguns casos eren simples tartanes que transportaven mercaderies i a més admetien passatgers. Es podia anar des de Figueres amb cotxe de cavalls a Girona, Perpinyà, la Jonquera, Roses i Llançà; i amb tartana a Cadaqués, Castelló d'Empúries, l'Escala, Port de la Selva, Torroella de Montgrí, Olot i Banyoles.

Accidents i incidents. Com a conseqüència d'una forta crescuda del riu Manol esdevinguda el 22 de desembre de 1861 el cotxe de la companyia Saladrigas i Toll que venia de Girona es va veure arrossegat pel corrent del riu Manol –aleshores no hi havia pont en aquest punt–. El vehicle efectuà diversos capgirells i quedà clavat cinc-centes passes aigües avall. L'accident ocasionà quatre morts i diversos ferits. El cotxe diligència d'en Llombart, que feia el trajecte de Perpinyà a Figueres, va patir l'any 1862 un sabotatge. Algun desaprensiu va col-

Horari de sortida dels carruatges
que admetien passatgers des de
Figueres. Any 1866 // PROCEDÈNCIA:
Periòdic 'El Ampurdanés'.

Noticia de los carruajes diarios que salen de Figueras admitiendo pasajeros.

Destinaciones.	Clase de carruaje.	Horario de salida.	Horario de llegada.
Para Girona.	Coches.	A las 4 y 12 media.	7 y 12 media.
Idem.	Idem.	A las 4 y 12 de la noche.	7 media y 12 de la noche.
Idem.	Idem.	Idem.	Idem.
Para Perpignan.	Idem.	A las 4 y 12 media.	7 y 12 media.
Idem.	Idem.	A las 4 y 12 de la noche.	7 media y 12 de la noche.
Para el Puerto.	Idem.	A las 4 y 12 media.	7 y 12 media.
Para la Bañera.	Idem.	A las 4 y 12 media.	7 y 12 media.
Idem.	Idem.	A las 4 y 12 de la noche.	7 media y 12 de la noche.
Para Roses.	Idem.	A las 4 y 12 media.	7 y 12 media.
Para Cadaqués.	Idem.	A las 4 y 12 media.	7 y 12 media.
Para Castelló de Ampurias.	Idem.	A las 4 y 12 media.	7 y 12 media.
Idem.	Idem.	A las 4 y 12 de la noche.	7 media y 12 de la noche.
Idem.	Idem.	A las 4 y 12 media.	7 y 12 media.
Para la Bañera.	Idem.	A las 4 y 12 media.	7 y 12 media.
Para Olot.	Idem.	A las 4 y 12 media.	7 y 12 media.

NOTA. Los carruajes que salen de Figueras admitiendo pasajeros, los carruajes de la Bañera y de Olot.



locar dos rocs grossos en un punt de la carretera de França, prop dels Hostalets, i tot i els intents d'esquivar-los per part del conductor, el vehicle ensopegà la violència del sotrac i va fer que el conductor sortís disparat i quedà ferit, els vint passatgers que hi viatjaven van patir contusions de diversa consideració, un dels cavalls va quedar greument ferit i tots els vidres trencats. El 2 de juliol de 1864, el cotxe òmnibus anomenat d'en

Jandret, que feia el trajecte entre Girona i Figueres, va bolcar en una baixada propera a Orriols a causa del trencament d'un eix, com a conseqüència del qual morí una passatgera i un cavall, i hi hagué diversos ferits, un d'ells, un home veí de Cabanes que morí pocs dies després. L'any 1873 els carlins van robar tres cavalls de l'empresa Rigallet. Aquell mateix any uns bandolers van assaltar un carruatge d'aquesta mateixa

companyia, n'apallissaren els conductors i els viatgers i els robaren tot el de valor que portaven.

Inicis de l'automoció. L'any 1898 arribaren a la comarca els primers automòbils procedents de França. L'any següent un dels comptats propietaris locals d'aquests nous vehicles ja va muntar a l'estiu un improvisat i exitós servei de transport de banyistes des de Figueres fins a Roses. Fins l'any 1908 no hi hagué un servei regular de viatgers per carretera amb vehicle motoritzat, el primer fou el que anava de Figueres fins a Olot. El 1911 entrà en funcionament la línia de Cadaqués i Roses fins a Figueres, explotada per la companyia La Hispano Cadaquesense. Els horaris no sempre es podien complir per manca de xofers o bé per problemes mecànics. Aquell mateix any també s'inicià un servei entre Perpinyà i Figueres. Els viatgers havien de canviar de bus i de companyia al trencant d'Arles de la carretera de Perpinyà.

En els anys successius s'anaren substituint els carruatges vells per vehicles de tracció mecànica. En alguns casos foren els mateixos propietaris de tartanes els que feren el canvi als automòbils de servei públic. Sovint els horaris estaven pensats per enllaçar amb el ferrocarril de Barcelona a Portbou. L'any 1920 es va inaugurar una línia que comunicava l'Escala amb l'estació de trens de Sant Jordi Desvalls. El 1924 el transport de passatgers per carretera amb autobús estava plenament consolidat. Els busos arribaven ja a pràcticament a qualsevol racó de la comarca. Començava l'edat d'or d'aquest tipus de desplaçaments, que durà fins la popularització de l'automòbil particular. D'aquesta nova etapa trobareu més informació en d'altres articles d'aquest dossier ➤

A dalt, el primer autocar que va fer el servei entre Borrassà i Figueres, i que entrà en servei l'any 1914 // PROCEDÈNCIA: Arxiu Joaquim Ribas. A baix, tartana d'en Duran, a Figueres, que recorria la línia Figueres-Besalú // PROCEDÈNCIA: historiatransportcat.blogspot.com.



Autos Sala

MÉS DE CENTS ANYS D'HISTÒRIA D'UNA EMPRESA FAMILIAR EMPORDANESA DE REFERÈNCIA EN EL TRANSPORT DE VIATGERS I PIONERA EN LA MODERNITZACIÓ DELS VEHICLES

Núria Trobajo > TEXT

Què fer durant els llargs dies i mesos del confinament de la primavera de 2020? L'Enric Sala Salip ho va tenir clar: aprofitar per recollir informació i fotografies d'Autos Sala, el negoci de la seva família que va estar en funcionament cent quinze anys. Consultant fonts i amb l'ajuda de familiars, com els seus cosins Josep M. Sala i Josep Baig, va aconseguir recopilar un munt d'informació i sobretot imatges. Recerca que encara continua i amb el projecte de poder-ne fer, més endavant, una publicació i una exposició fotogràfica. Però mentre esperem que arribi aquesta ocasió, amablement s'ha ofert per donar-nos a conèixer la informació recollida. Vet aquí cinc cèntims.

El 1874, el seu besavi, en Simó Sala Palet, va comprar un carro i dues mules per fer transport de persones i mercaderia de Figueres al Pertús. Abans ja havia fet de traginer i tot aquest món li era familiar perquè el seu sogre, de can Toll, era el que tenia les galeres que feien el servei de viatgers entre Figueres

i Barcelona. En aquests inicis no podem parlar encara d'empresa, però sí que era una feina declarada a l'Ajuntament, on calia pagar contribució. Tothom el coneixia per en Simonet de les Tartanes.

A principis del segle XX, amb la mort d'en Simó, el negoci va passar a mans del seu fill, l'hereu, en Josep Sala Corcoll. Una feina que al principi no va fer gaire de gust: ell tenia la il·lusió de ser sastre i estava aprenent l'ofici a Barcelona abans d'haver de fer-se càrrec de les tartanes del seu pare. Però va saber aprofitar l'avinentsa i, amb gran visió comercial i sentit d'emprenedoria, aviat va convertir el negoci en una empresa important i de referència a la comarca en el món del transport de viatgers.

De tartanes a cotxes. Tan aviat com va poder, abans de 1914, va passar de les tartanes als cotxes, manera de denominar els autocars. Per fer-ho, a part d'adquirir-ne dos —un Lorraine Dietrich i un Dion Bouton, matriculats amb els

números 67 i 69 de Girona—, va haver d'anar a París, a la casa Dion Bouton, a aprendre de conduir-los i perquè li donessin el permís per fer-ho. Al principi tothom els coneixia com els cotxes d'en Simon, però amb el temps l'empresa va passar a anomenar-se Autocars Josep Sala.

El 1911 van començar a fer la línia Figueres-Perpinyà però el 1914, amb l'esclat de la Primera Guerra Mundial, va quedar anul·lada. El 1930 van fer un segon intent per recuperar-la. Els va caldre adaptar-se a les lleis del país veí: comprar algun cotxe francès i fer una societat amb socis francesos. Amb la Segona Guerra Mundial aquest servei es va perdre definitivament. Durant una època va ser l'encarregat de fer arribar el correu de la Jonquera a Figueres per tal que marxés amb el tren de les cinc de la matinada. En Josep tenia un permís especial per portar-lo directament al tren, sense passar per l'oficina de Correus.

Els seus cotxes es van anar transformant en funció dels avenços i del progrés.

El papa Pius XI va beneir aquest autocar figuerenc que va fer un viatge de peregrinació fins a Roma l'any 1932; en Miquel Sala està assegut a terra, a la dreta // PROCEDÈNCIA: Axiu família Sala.

També s'anava canviant la ubicació del conductor en funció d'on estava situat el motor. Alguns elements dels vehicles van anar desapareixent, com ara els 'imperials', els bancs de passatgers situats dalt de l'autocar, a la baca, on també es col·locaven els paquets i les gàbies d'aviram o de conills. O els *estrapontins*, que eren els seients plegables que s'instal·laven entre les files de butaques, al passadís, i que amb el temps es van haver de suprimir per seguretat. Un vehicle podia durar molts anys, els anaven canviant les carrosseries, tot i que l'aparença fos molt diferent tant per dins com per fora es tractava del mateix cotxe.

Pioners. Se'ls pot considerar una empresa pionera en diferents aspectes de l'evolució i modernització dels vehicles. Van ser els primers a posar en circulació un cotxe de viatgers amb motor dièsel a mitjan anys trenta. Van comprar un motor Man a la Fira Comercial de les Festes de la Santa Creu i el van instal·lar en un dels seus autocars. També van ser els capdavaners a Espanya a introduir la carrosseria metàl·lica, l'any 1949. Van aprofitar el xassís d'un camió i van muntar-hi una carrosseria metàl·lica. Aquestes modificacions les van fer ells mateixos en el garatge del carrer de la Jonquera. Com a curiositat, ressaltar que un reconegut carrossaire, Ayats d'Arbúcies, va venir a veure com ho havien fet i després ell també s'hi va dedicar. I la primera carrosseria metàl·lica fabricada per l'empresa Ayats va ser per a un autocar Sala.

El pare de l'Enric, en Miquel Sala Pumarola, de ben jovenet ja es va incorporar a l'empresa, com també ho van fer els seus altres dos germans, en Simó i la Narcisa. Era una empresa familiar, però amb diferents treballadors: xofers, cobradors, secretàries, mecànic... En Carlos Trèmols va ser

un mecànic que va treballar-hi molts anys, des d'abans de la Guerra Civil. Era molt trempat i se'n refiaven molt. Ell mateix es feia les peces que li convenien i muntava el que fes falta, com passar un motor de gasolina a dièsel.

L'any 1964 el nom de l'empresa va canviar a Autos Sala SA, en el moment en què en Josep va fer-ne tres parts iguals entre els seus fills Miquel, Simó i Narcisa. Ell va passar a ser-ne el president honorífic, càrrec que va mantenir, juntament amb el contacte directe amb la feina, fins que es va morir el 1976. A més de la línia regular inicial de Figueres al Pertús, des dels anys cinquanta cobrien la d'Agullana a Figueres. A banda d'aquests trajectes també realitzaven servei discrecional: excursions i viatges no regulars, a demanda. Disposaven de diferents locals –com un a la pujada del Castell cantonada amb el carrer Pep Ventura– i parades, però el garatge princi-

pal i les oficines de l'empresa estaven situades, des dels inicis, al carrer de la Jonquera. L'any 1989, aquesta empresa que havia començat amb un vehicle amb carrosseria de carro i que va acabar amb 38 autocars, va ser venuda a Autocars Pere, de Roses. Tot i que el propietari era en Pere Turrà, els serveis de les dues empreses van quedar fusionats sota el nom d'Autos Sala SL. I el 1996 va quedar tot traspassat a una nova empresa de la comarca: David i Manel SL.

Amb més de cent anys d'història són moltes les anècdotes que l'Enric recorda o ha aconseguit recollir. Em parla de l'època de l'estraperlo en què era normal que els passatgers habituals col·laboressin amb els estraperlistes a passar el producte. O de les llargues faldilles de les dones que servien per amagar els objectes més insòlits. Una altra curiositat és que l'any 1932 un dels cotxes Sala va ser el primer autocar no italià que va entrar a Roma. Era un viatge de pelegrinatge que havia organitzat l'entitat Fomento Nacional de Peregrinaciones de Figueres amb motiu del seu 25è aniversari. Aquest fet excepcional va comportar que els viatgers fossin rebuts pel papa Pius XI i l'autocar beneït!

L'Enric se sent satisfet de recordar aquestes històries i de continuar el treball de recopilació de l'empresa de la seva família que, alhora, deu formar part de la memòria de moltes altres famílies empordaneses.



En Josep Sala i el seu fill Miquel, davant d'un autocar, al garatge de la pujada del Castell, l'any 1960. Al detall, amb un dels vehicles de la línia Figueres-Perpinyà. Any 1946 // FOTO: Arxiu família Sala.

Els Terradas, de Vilamorell

QUI NO RECORDA L'AVI TERRADAS, EN PACIÈNCIA? ENS EMBARQUEM EN UN VIATGE, ENNEGAT A MITJANS DELS ANYS CINQUANTA, QUE HA VIST CRÉIXER I CANVIAR LA COMARCA

Xavi Roura Cegarra > TEXT

Qui sigui o vingui de pagès ho sabrà dir: treballar molt, descansar ben poc i tenir empenta. Ara bé, portar aquest bon fer a dins ja és cosa de cadascú. Jaume Terradas Quintana era d'aquesta mena de persones. Amb menys de 30 anys, engegava una empresa familiar d'autobusos que tindria una gran trajectòria, J. Terradas, SL, no sense abans haver treballat a mitja dotzena de masos, haver fet el servei militar a l'Àfrica i haver-se casat amb la Maria Colomer Saballs, tan feïnera com ell. Amb bona vista, en Jaume s'havia tret el carnet de conduir de primera especial –per a camions i autocars, en aquella època– mentre era masover del mas d'en Roca, a Llers. L'any 1955, entre moltes altres feines que duïen a terme ell i la seva esposa, la vídua Llosa, una senyora adinerada de Figueres, llogava en Jaume com a xofer del petit autocar que tenia per portar la cobla orquestra Río a tocar els diumenges. Va ser ella

mateixa qui engrescà en Jaume a comprar-li l'autocar i endegar l'empresa de transports.

Conduir a poc a poc. És de saviesa popular que els inicis mai són senzills. Prova d'això va ser que en Jaume, el segon dijous de tenir el seu primer autocar, es va accidentar. Una malaurada maniobra per esquivar un ciclista va fer que tant el seu autocar com un Jeep de treballadors que anava al davant s'estavellessin amb els plataners de la cuneta de l'estreta, en aquells temps, carretera de Roses. Mai més va tenir un accident, perquè sempre va conduir a poc a poc i amb bona lletra. D'aquí el seu conegut sobrenom: Paciència. També, segons expliquen, perquè deia que «amb la meua paciència i els teus diners, jo vaig tirant.»

En Jaume Terradas, sofert, va anar arreglant l'autocar durant les setmanes següents mentre seguia treballant, aquest cop havent llogat la línia de Riumors-Fortlà-Garrigàs-Siurana-Pontós amb l'empresa Autocars Comas. No trigaria gaires anys a comprar un segon autocar i, de mica en mica, afegir camions al negoci.

La dècada dels cinquanta i seixanta van portar molt de rebombori a la comarca de l'Alt Empordà. Va arribar el

turisme de la resta de l'estat i de l'estranger; això va comportar un creixement sense precedents a nivell econòmic, cultural i urbanístic. Les vies de comunicació no en van ser una excepció, i moltes carreteres començaren a millorar, eixamplar-se, asfaltar-se'n de noves... Les famílies, però, no avançaven a la mateixa velocitat. Als primers anys de l'empresa i fins potser ben entrats els setanta, no hi havia gaires autocars arreu, i encara hi havia moltes persones que no tenien cotxe particular. Quan s'havien de desplaçar, fossin grans o joves, fer-ho en autocar era la millor opció. Per anar a comprar a mercat, d'excursió a un altre municipi, per anar a un ball de festa major, per anar a missa o romeries... El negoci, principalment, s'enfocava a aquest públic. I la gent, veient que podia desplaçar-se per uns pocs diners, també tenia ganes de sortir de la seva zona de vida habitual. Els mercats dels dijous eren desplaçaments força habituals: els particulars agafaven l'autocar amb els cabassos buits, els omplien de verdures, fruites i, en ocasions, alguns animals petits, i feien el viatge de tornada cap a casa.

Pelegrinatges a Lourdes. Alhora, la devoció religiosa era molt ferma. Cada any, i durant unes quantes dècades, en Jaume va organitzar un pelegrinatge amb autocar fins a Lourdes, que s'omplia de veïns i veïnes de l'Empordà que voli-



A l'esquerra, l'accident del primer autocar d'en Paciència, a la carretera de Roses. A l'altra pàgina, de dalt a baix: la Maria Colomer, una de les primeres conductores d'autocars del país; en Jaume Terradas amb un amic; i en Jaume Terradas al volant d'un Barreiros // PROCEDÈNCIA: Arxiu família Terradas.



en viatjar fins al famós santuari. Fins i tot li posaven una banda a l'autocar en qüestió que resava «Pelegrins de l'Empordà a Lourdes»! També, durant molts d'anys, s'organitzaren excursions per pobles a la nostra Mare de Déu de la Salut de Terrades: un dia des de Vila-Sacra, un dia des de Vilatenim, un dia des de Vilamallà... El capellà de la Salut, en acabat de la missa, fins i tot beneïa l'autocar! També hi havia excursions de diumenge a la Fira de Mostres de Girona, a Calaf... Pràcticament, no hi havia ni un dia de la setmana en què no hi hagués un autocar de J. Terradas circulant.



De mica en mica, van arribar més línies de passatgers o escolars: Pontós, Garrigàs, Albanyà –la carretera de la qual era molt dura!–, Maçanet de Cabrenys, fins i tot Banyoles –passant per pobles com Orriols i Bàscara–... Els autocars també van fer molts viatges per portar reclutes a les jures de bandera que es feien a les bases militars de l'Empordà, sobretot a la de Sant Climent Sescebes. Els serveis militars també feien moure molta gent d'una banda a una altra, i molts petits negocis tiraven endavant gràcies a això: restauració, comerços, alimentació, transports... Els autocars Terradas havien arribat a anar, portant grups de soldats, fins a Galícia o al País Basc: a tot arreu!

El negoci dels autocars funcionava. S'hi van afegir més usos, com els turístics, transport de treballadors d'empreses, serveis discrecionals... A més, van arribar les línies escolars: conforme els pobles minvaven i les ciutats creixien, algunes escoles tancaven. I aquí va aparèixer una línia de negoci que avui dia encara és prominent: els autocars escolars, per desplaçar alumnes als centres educatius on estudien.



David i Manel

EL TRACTE PROPER AMB ELS CLIENTS, UN ACURAT MANTENIMENT DELS VEHICLES I LA CONFIANÇA ENTRE SOCIS I TREBALLADORS VAN SER LA SEVA PRIORITAT DURANT 25 ANYS

Jaume Canyet > TEXT

Asseguts al voltant d'una taula al Cafè dels Tints de Figueres, en David Garriga m'explica la història de la que fou durant força anys una de les empreses de referència en el transport de passatgers a l'Alt Empordà.

En David va entrar en el món del transport de viatgers l'any 1987 de la mà del seu pare, l'Àngel Garriga, amb qui treballava fent serveis amb furgonetes i microbusos. El seu pare coneixia en Manel Barragan, que cobria la línia de Figueres a Maçanet, i tot sovint col·laboraven intercanviant-se serveis. Van mantenir aquests tractes uns quants anys amb molt bona entesa. Quan l'Àngel es va jubilar, el seu fill i en Manel van decidir associar-se formalment per tal de sumar esforços. Així, el mes juny de l'any 1994 va néixer David i Manel SL. En aquells primers anys en Manel tenia dos autobusos i en David dos microbusos. El primer continuava amb la línia de Maçanet i el segon s'encarregava del transport escolar i discrecional. L'any 1996 els va sortir l'oportunitat d'ampliar

el camp d'acció i van comprar la línia de Figueres a la Jonquera a l'empresa Autos Sala SL. També van obrir un despatx a l'estació d'autobusos de Figueres i va entrar a treballar com a secretària la Sandra, una de les filles d'en Manel. Al cap d'uns anys, el 2003-2004, va començar com a xofer en Marc, el fill. Poc temps després en Manel es va jubilar i va repartir les seves participacions entre les dues filles i el fill. Així doncs, el negoci va passar a ser d'en David i dels tres fills d'en Manel.

El 2004, aprofitant uns ajuts de la Generalitat dins un pla d'innovació per a les empreses de transport, i fent un esforç d'inversió important, van portar a terme reformes als vehicles per tal d'obtenir la certificació ISO de qualitat i medi ambient, van canviar la imatge dels autobusos i en cinc anys van renovar i ampliar la flota. Era la manera de poder competir amb les altres empreses presents a la comarca. Tenien molt clara la importància d'un bon manteniment dels vehicles, d'oferir una bona imatge i adaptar-se al màxim a les necessitats dels clients. Així, depenent del servei que havien de fer i de qui els contractava, hi feien anar un xofer o un altre perquè sabien que aquell s'ajustaria més a les característiques de l'encàrrec.

En David em comenta que era una feina molt intensa i absorbent, però el negoci rutllava bé i tenien

més demandes de les que podien satisfer. Així van continuar durant la dècada següent, fins que l'any 2018 van coincidir dos fets que els van fer replantejar el futur. D'una banda, havien de fer una altra renovació dels vehicles, la qual cosa comportava una nova i important inversió, i de l'altra, la Teisa volia ampliar la seva presència dins la comarca de l'Empordà i es va posar en contacte amb ells per si els interessava vendre l'empresa. Després de valorar pros i contres entre els socis durant un temps, van decidir que era un bon moment per tancar una etapa. Van negociar amb la companyia de Banyoles prop d'un any i l'octubre de 2019 van arribar a un acord segons el qual aquesta es quedava amb els autocars, els treballadors, els drets de les línies regulars i el transport escolar. D'aquesta manera els quatre socis finalitzaven una trajectòria exitosa que havia durat 25 anys.

Línies regulars i transport escolar.

Al llarg d'aquestes dues dècades i mitja, una part important de la seva feina la constituïen els serveis de les línies regulars de Figueres a Maçanet i també de Figueres a la Jonquera i els Límits, ja ben consolidades. En els darrers anys van afegir un servei directe de Figueres al Gran Jonquera Outlet. També feien transport escolar; ja des dels inicis portaven l'alumnat de primària del terme de Vilafant a l'Escola Sol i Vent, així com el



En David Garriga i en Manel Barragan, el juny de 1994.

PROCEDÈNCIA: Arxiu David Garriga.



de l'Escola d'Educació Especial Mare de Déu del Mont, situada a les Forques, que rep mainada de tota la comarca. Ells cobrien la zona de l'Escala, la de Figueres i la de la Jonquera. Quan es va implementar l'ESO, el Consell Comarcal va distribuir els itineraris entre les diferents empreses que operaven a la comarca. Ells es van encarregar del transport de l'alumnat de Vilafant a l'institut Monturiol. També feien el transport de nois i noies de les zones en què ja tenien línies regulars i que distribuïen entre l'institut de la Jonquera i el Cendrassos de Figueres.

Servei discrecional. L'altre tipus de servei que portaven a terme era el discrecional. Entitats, centres educatius... els contractaven per fer el transport a llocs concrets: Montserrat, el camp del Barça... Recorda que als inicis, si el servei anava bé, es feia una col·lecta entre els passatgers i convidaven a dinar el conductor o li donaven els diners en metàl·lic.

A mitjans de la dècada dels noranta es van posar de moda els comiats de solters. Al principi eren gent coneguda que contactaven amb en David perquè els acompanyés, després va anar corrent la veu i va ser un boom. Durant un parell d'anys van fer aquest tipus de servei gairebé cada quinze dies. Anaven, per exemple, a Platja d'Aro. Primer a un restaurant a sopar, després a fer el toc i acabaven a la discoteca. Sovint tor-



naven que ja era clar i amb la clientela ben contenta. Diu en David: «I com que érem joves, si l'endemà teníem un altre servei, el feiem. Ara això seria impensable. Està tot molt controlat. Els vehicles porten una targeta que grava les hores de conducció, els descansos... És el DNI del conductor». Afegeix, però, que aviat ho van parar i es repartien les feines; si un d'ells feia aquest tipus de transport, l'endemà descansava.

Li demano de quins aspectes està més satisfet de la trajectòria de tots aquells anys. Em diu que de la bona entesa amb els socis, primer amb el pare, en Manel, i després amb els fills, amb qui van formar un bon equip. Això va ser un factor clau perquè l'empresa tirés endavant i superés els diferents reptes que se'ls van presentar. Hi havia molta implicació per part de tots i una relació molt directa i franca amb els treballadors, tant amb els xofers com amb les monitores. També se sent satisfet del tracte proper que tenia amb els clients i usuaris. Recorda especialment la bona relació i la confi-

ança amb l'alumnat, les monitores i el professorat de l'Escola Mare de Déu del Món, amb els quals ja havia treballat el seu pare amb una furgoneta en els inicis del centre, quan encara estava ubicat en una casa. L'Àngel havia fet una bona amistat tant amb la Maria Pilar Padrosa, que fou directora durant els anys noranta i primers del segle XXI, com amb les mestres. Aquesta bona relació va continuar a l'època d'en David i en Manel. Diu: «Érem com uns treballadors més de l'escola, entràvem a dins per acompanyar l'alumnat i ens hi sentíem com a casa. Quan era l'aniversari d'alguna mestra, aquesta portava pastes per celebrar-ho i a nosaltres també ens convidaven i, quan era el de la directora, allò ja era festa grossa.»

Després d'una bona estona de conversa, crec que no m'equivocaria a afirmar que els socis de l'empresa David i Manel, a banda de fer un bon servei a la comarca, van gaudir en tot moment de la seva feina però sabent dir prou en el moment oportú.

A dalt, els primers vehicles de l'empresa, l'any 1994. Al detall, la flota d'autocars, minibuses i furgonetes, l'any 1996.

PROCEDÈNCIA: Arxiu David Garriga.



Tartanes i ordinaris a l'Escala

FINA A L'ARRIBADA DELS MOTORS, EL TRANSPORT DE PERSONES I MERCADERIES ES FEIA AMB CARROS, TARTANES I TAMBÉ, EN ELS POBLES DE MAR, AMB BARQUES

Lurdes Boix Llanch > TEXT

Els ordinaris eren els serveis de tartanes i diligències que traslladaven persones, mercaderies i correu. Segons les memòries de Pompeu Cuero, a l'Escala n'hi havia tres: en Vint-i-nou –Miquel Salvat–, en Trenta –Vicenç Comas– i en Quimet de l'Horta. En Trenta feia el trajecte de l'Escala a Figueres. Sortia a les sis del matí i trigava més de tres hores. Allà, cavalls i traginer descansaven a la quadra i posada de Ca la Teta (Can Duran). Sortia cada dia menys el diumenge. En Quimet de l'Horta feia el trajecte a la inversa: al matí, de Figueres a l'Escala i, a la tarda, de l'Escala a Figueres. Les carrosseries es fabricaven a la casa Vert de Torroella de Montgrí. Segons el registre de factures, Miquel Salvat comprà una tartana el 1890. El 1905 li construïren una tartana de dotze seients i el 1913, una tartana de luxe amb quatre seients i vidres a les finestres.

En Quilis. Un traginer de gran renom va ser en Quilis. Es deia Josep Rodeja Sureda (1879-

1949), però tothom li deia Quilis, per un avantpassat de nom Aquiles. El motiu ha perdurat, ja que avui un seu besnet regenta la rostisseria Kan Kilis. Destre amb els cavalls, en Quilis es va guanyar l'admiració cavalcant a l'empelt –sense sella– i, fins i tot, descalç i dret sobre el llom dels cavalls. Els dies de mal temps ajudava els mariners a pujar les barques amb cavalls, guarniments i la tralla –fuet de carreter–. Amb els ventres que gairebé tocaven a terra, els animals estiraven les pesades barques, arrossegant-les per sobre dels pals untats de seu –greix de xai–, carrers amunt fins on no arribaven les onades del temporal. Va guanyar tant de renom, que, quan el riu Fluvià anava crescut, era l'únic que s'atrevia a travessar-lo. Per decidir-ho es fixava si l'aigua arribava a una determinada mata de jonc. Els materials de construcció i

el suro de Darnius feien molt necessari el transport regular a l'Alt Empordà. En Quilis carregava rajoles i teules a la bòbila Grober de Vila-

nant, molt aptes per al microclima salí de l'Escala. De Figueres i Pont de Molins traginava sobretot ciment.

Transport per mar. Però el transport no només es feia per terra. També hi havia barques que feien transport marítim. Durant la Primera Guerra Mundial (1914-1918), les barques d'en Pere Tano transportaven fesoles a França. Descarregaven a Roses i en Quilis, amb un carro, un mul anomenat Navarro i dos cavalls, les portava a pesar a la bàscula d'en Macau, a la plaça del Gra de Figueres. Allà, fent gala de la seva destresa, entrava a la bàscula amb els tres animals, mentre els altres traguers havien de fer la descàrrega abans. Amb el fuet i un vocabulari específic –«ollaó!», perquè l'animal decantés cap a la dreta, i «oixque!», a l'esquerra–, feia entrar els animals amb la càrrega. Després donava descans als animals i els penjava el morralet al coll perquè mengessin, mentre ell treia el seu *senatxo* i esmorzava a la vorera. De Figueres anava fins al Boló. Com que portava molta càrrega, a la



A dalt, carros i tartanes travessant el Fluvià al seu pas per Sant Pere Pescador, a principi del segle XX // FOTO: Josep Esquirol. PROCEDÈNCIA: Arxiu Històric de l'Escala. Al detall, dos anuncis d'ordinaris de principi del segle XX // PROCEDÈNCIA: Arxiu Històric de l'Escala.

Jonquera llogava dues cavalleries, però sempre amb el Navarro davant.

Anècdotes de traginers. En Vint-i-nou feia el transport de sal i peix fins a les estacions de Sant Jordi Desvalls o de Sant Miquel de Fluvià. Un dia que s'havia pescat molt de peix i, amb motiu dels aldarulls provocats per la vaga de 1908, els trens no funcionaven, en Vint-i-nou, veient que la confraria de pescadors perdria un ingrés econòmic important, feu el trajecte d'una sola tirada amb carro i cavall fins a Barcelona carregat de sardina i anxova.

D'en Trenta, es conta que un dia de pluges intenses se li presentaren dues monges que havien d'anar a Figueres. Per guanyar un ral, l'avi Trenta va dir que provarien de travessar el Fluvià. En arribar a l'Arbre Sec, on encara no hi havia pont i s'havia de travessar a gual, va veure el riu molt botit i va dir que era millor recular. Davant les exigències de les religioses, va provar-ho i la tartana va quedar encallada al mig del llit del riu. El cavall no podia tirar i l'avi Trenta exclamava: «Ah, si pogués dir allò!». En veure les monges que l'aigua començava a entrar a la tartana, li digueren: «Digueu-ho, digueu-ho!». Llavors en Trenta engegà un bon cop de fuet a l'animal tot cridant: «Me cago en Déeeeu!». Elles feren el senyal de creu i, el cavall, en conèixer que el seu amo estava enrabiad, va tirar i van poder sortir del riu.

Pompeu Cuero explicava que, quan el seu pare deixava un carro amb tenda a l'avi Quilis, aquest de perxa hi posava una canya de bambú, a la

qual el manyà Francesc Fumadó li havia acoblat un tap, i l'omplia amb nou litres d'esperit de vi que traginava clandestinament. Un dia no va tapar bé i la canya degotava. Quan el duaner va fer la inspecció, unes gotes d'alcohol li van caure al cap i va descobrir l'engany. Un altre dia portava els músics de la cobla per a la festa major de l'Escala. En entrar a la placeta del Peix, la roda va fregar una cantonada i la tartana va bolcar i va fer caure músics i instruments. La placeta semblava una batalla campal i la mainada fruïa amb la dita «Músics i ver-ra –contrabaix–, tots per terra!»

El primer òmnibus motoritzat. El servei de tartanes i carros va ser desplaçat per la competència del transport motoritzat. El 1920 Miquel Salvat comprà un òmnibus de benzina. Davant les contínues avaries, l'any següent comprà un Fiat de divuit cavalls. La carrosseria també va ser construïda a la casa Vert.



El 1922, Miquel Salvat deixà definitivament el transport tartaner. El 1925 va comprar tres òmnibus de la casa Ford, de setze places.

A principi del segle XX, Carlos de Miquel, marquès de Blondel i baró de Púbol, membre de la Junta de Transports, va establir a l'Escala una línia d'òmnibus. Disposava d'un Fiat i d'un Spa. El Fiat el van adaptar per transportar mercaderies i passatgers. A l'Escala l'anomenaven «Lalegria que passa». El 1922 havien comprat un camió amb cadenes Magirus, per a transport de sal. El 1924 va posar cotxes de benzina amb servei diari de l'Escala a Flaçà i un dia a la setmana a Torroella de Montgrí, la Bisbal i Girona.

La Sarfa, societat anònima fundada el 1921, a Palafrugell, per tres socis: Ribot, Font i Artigas, necessitava el servei que Salvat feia amb Figueres, per enllaçar amb Caldes i estendre's a Viladamat i Sant Pere Pescador. Salvat va acceptar l'oferta de compra dels òmnibus que li va fer l'empresa de Palafrugell i el seu fill va esdevenir-ne l'administrador a l'Escala, mentre ell tenia cura del transport de sal. El 1925 Blondel també acabà venent a la Sarfa, que va mantenir un òmnibus permanent i garatge a l'Escala. Actualment enllaça els pobles de les comarques gironines i també arriba a Barcelona.



Transport de passatgers i mercaderies amb el cotxe d'en Blondel, a l'antiga placeta del Peix de l'Escala, a principi del segle XX // FOTO: Josep Esquirol. PROCEDÈNCIA: Arxiu Històric de l'Escala. Al detall, la tartana d'en Miquel Salvat, en Vint-i-nou, construïda el 1914 per Carrosseries Vert de Torroella // PROCEDÈNCIA: Arxiu Josep Vert i Planas.



L'origen ferroviari de Portbou

EL MUNICIPI VA NÉIXER ARRAN DE L'ARRIBADA DEL TREN, QUAN DEIXÀ DE SER UN BARRI DE PESCADORS I SUPERÀ LA DEPENDÈNCIA DE COLERA

Josep Clara > TEXT

La definició més exacta del Portbou antic era la d'un petit veïnat de pescadors, que a mitjan segle XIX –segons el diccionari geogràfic de Pascual Madoz– constava de dotze cases i sis cabanyes. El 1860 arribava a 60 habitants. Hi residien uns quants carrabiners i feia part de Sant Miquel de Colera, lloc on se situava el cap de municipi. Els combois de la companyia dels ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França (TBF), però, van canviar completament la vida, la preeminència econòmica i el paisatge d'aquell racó de costa i de frontera, posat a recés de la tramuntana. Més endavant, el 1898,

unes altres sigles, les de la companyia MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), per transferència de l'anterior, van vincular-se a l'explotació de la línia.

El ferrocarril va inaugurar els serveis entre Girona i Figueres el 17 de desembre de 1877. Tot seguit, la via va continuar cap a la frontera, però no pel camí més curt. En comptes de prosseguir la ruta cap al coll del Pertús o el de Panissars, va atendre l'atenció dels francesos –interessats en el traçat de Perpinyà a Cervera de la Marenda, per tal de potenciar el port militar de Portvendres– i va dirigir-se cap a la costa i Portbou per

un itinerari més costós i llarg, que exigí l'obertura de sis túnels a partir de Vilajuïga. Entre aquestes obres de fàbrica hi havia la foradada per sota del coll dels Belitres, de 2 quilòmetres de llargada, on es troba el límit fronterer.

El 20 de gener de 1878 es va celebrar l'arribada del tren a Portbou i la connexió internacional. Es va fer de manera solemne, amb cerimònies, presència d'autoritats, música, àpats i poesia. «No som los pobles grans per la guerra, / Mas de justícia per l'esperit. / Trenta anys havia que batallàvem / Contra la roca del Pirineu, / Vuy ja esberlada, vuy ja vençuda. / Tenim passera per ample freu.»

Però, perquè el ferrocarril arribés a bona destinació, hi tingués estació, po-



A dalt, el nucli urbà de Portbou va desenvolupar-se entre l'estació, la muntanya i el mar // FOTO: Josep Clara. Al detall, tren inaugural de 1878, a l'estació de Portbou, segons croquis de D. A. Rigalt, publicat a 'La Ilustración Española y Americana'.

gués enllaçar amb la via dels francesos, i també per albergar la duana i altres serveis complementaris de molls i magatzems, va caldre efectuar-hi una obra singular i onerosa de terraplenat i desmuntatge de la muntanya, i situar-hi un aparell de via complex de rails, plaques i pont giratori, encreuaments, carros transbordadors, grues, cotxera, taller... Hi treballaren fins a 700 obrers. Per tot plegat, la companyia va enterrar-hi 7.500.000 pessetes.

Canvi d'imatge. La literatura del moment, expansiva, va subratllar la transformació del medi natural. Així, l'abril de 1879, a Barcelona es van escriure coses com aquestes: *«Difícil, o mejor dicho, imposible, es que el viajero que hoy llega a Portbou arrastrado por rápida locomotora, en cómodos y muelles carruajes, pueda restablecer en su imaginación el antiguo Portbou, ni figurarse, ni aun aproximadamente, la suma de trabajo intelectual y material, de dinero, de constancia y hasta de sangre que aquello representa. Preciso es haberlo visto antes, haber trepado la áspera cuesta de la Pineda, haber bajado a aquellos profundos barrancos, haber hollado con su planta los puntiagudos peñascos que forman el terraplén y haberse tendido sobre este cual sobre cómodo y mullido sofá, cuando al final de la jornada obligaba la fatiga a proporcionar algún descanso al destrozado cuerpo, para poder apreciar la transformación de Portbou; pero no, ni aun así la reconstitución de lo antiguo es exacta, pues lo mismo que el enfermo, al recobrar la salud, casi olvida los padecimientos pasados, del mismo modo todos los que han contribuido a las obras de Portbou olvidan las penalidades, las fatigas y las privaciones experimentadas, ante la satisfacción de disfrutar hoy de las importantes consecuencias de la obra.»*

La trama urbana de Portbou va haver de desenvolupar-se a diferents nivells, entre el terraplè de l'estació, les muntanyes i la platja. Hi aparegueren

La nova estació, portal de Barcelona



Un article de Martí Martell, publicat a *La Veu de Catalunya* a començament de 1929, va presentar Portbou com el veritable portal de Barcelona, i això mercès a la construcció de la nova estació. El vell edifici, similar a una barraca, oferia una mala imatge del país, atès que «el seu aspecte i les seves condicions eren impròpies de la importància de la frontera de França, pas obligat de la majoria dels estrangers que entren a la península procedents d'Europa». Per portar a terme les obres de la nova construcció i que aquesta pogués ja utilitzar-se abans d'inaugurar-se l'Exposició de Barcelona, la direcció de la companyia de MZA va fer veure al Govern que, amb els procediments burocràtics normals, la nova estació no podria estar acabada ni durant tot el període de l'Exposició. Aleshores va dictar-se un R.O. per a suprimir els tràmits entrebancadors i fou nomenada una comissió encarregada de totes les obres i els serveis de duanes, correus i telègrafs, policia i sanitat. A la darrereria de juny de 1928, nomenada la dita comissió, van començar les obres de l'edifici provisional, el qual fou acabat en vint dies. Seguiren els enderrocs i el desembaràs del terreny. El dia 15 d'agost s'iniciaren les obres de la nova estació internacional, la qual va ser una esplèndida realitat durant el 1929 i.

edificis per als ferroviaris i per als empleats, per a la gent dedicada a les diverses branques del comerç. L'església, dissenyada per Joan Martorell Montells i aixecada a càrrec del ferrocarril a partir de 1879, va adoptar la fórmula neogòtica, però va ser sufragània de la parròquia de Colera fins al 1900.

El creixement ràpid de la població i la importància com a nucli fronterer van

fer que el 1885 Portbou es convertís en el centre del municipi. El recompte de 1887 va atribuir-li 2.065 habitants, és a dir, el doble dels anotats el 1877 quan la capitalitat era a Colera. Les protestes i la indignació dels veïns de Colera, que assaltaren l'ajuntament propi i calaren foc a l'arxiu el 23 de maig de 1885, no van poder evitar el canvi. La Diputació havia considerat que «el barrio de Port-

Obres de construcció de la nova estació de tren de Portbou. Anys 1928-1929.

PROCEDÈNCIA: Ajuntament de Girona.
CRDI (Fons Salvador Crescenti Miró).

M3

Una nevada de principis de segle XX als masos dels Recs a l'Escala.

ANY: PRIMERA MEITAT DEL SEGLE XX
AUTOR: JOSEP ESQUIROL
PROCEDÈNCIA: ARXIU HISTÒRIC DE L'ESCALA (AHE)



M4

Imatge dels masos fortificats de les Corts a l'Escala on destaquen les dues torres de defensa.

ANY: DÈCADA DE 1950
AUTOR: JOAN LASSÚS
PROCEDÈNCIA: ARXIU HISTÒRIC DE L'ESCALA (AHE)

PATRIMONI

ETNOLOGIA

El far de Roses 74 **DAVID MORÉ** [Tossa de Mar, 1974. Historiador i arxiver]

HISTÒRIA

Uns àpats festius de fa 100 anys 76 **PEP VILA MEDINYÀ** [Celrà, 1952. Filòleg i historiador de la cultura]

BIOGRAFIA

Àurea de Sarrà a Arenys d'Empordà 78 **JOAN FERRERÓS** [Figueres, 1952. Filòleg i historiador]

OFICIS ANTICS

Les feines i les eines d'abans a bosc 80 **PERE ROURA SABÀ** [Maçanet de Cabrenys, 1954. Historiador]



**Torrades amb anxoves
confitades per Moisès Tibau.**
FOTO: David Pujol.

GASTRONOMIA

L'arròs de l'Isca i en Moisès 82 **XAVIER FEBRÉS** [Barcelona, 1949. Periodista i escriptor]

FAUNA

Els peixos de l'embassament 84 **LLUÍS BENEJAM VIDAL** [Figueres, 1980. Biòleg i doctor en Ecologia Aquàtica]

FLORA

El preó 86 **ANNA M. OLIVA** [Torroella de Montgrí, 1966. Biòloga]

Les feines i les eines d'abans a bosc

EL BOSC ÉS UN DELS ELEMENTS MÉS IMPORTANTS I SIGNIFICATIUS DEL PAISATGE I DES DE SEMPRE HA ESTAT UNA PRIMERÍSSIMA FONT DE RECURSOS ECONÒMICS NATURALS

Pere Roura Sabà > TEXT

Des de l'antigor el bosc ha estat un important mitjà de vida de molts pobles de muntanya, que han explotat els seus recursos naturals de diverses maneres. Les aglans, les castanyes, les fages i la rama han servit d'aliment per al bestiar de pastura. A més dels llenyataires, que proporcionaven fusta per a escalfar la llar i coure els aliments, el bosc generava altres oficis com els *vescaires*, que obtenien el vesc dels grèvols; els *serrabigaires*, que serraven in situ les bigues i els cairats per a la construcció; els *artigaires*, que arrencaven el bosc per a fer terra de conreu; els *rabassaires*, que feien rabasses de bruc per a les pipes; els *llevaires*, que arrencaven el suro; els *carboners*, que feien el preuat carbó, i els *traginers*, encarregats del transport.

Els vescaires eren els que obtenien el vesc de l'escorxa dels grèvols. El procés consistia a tallar les tronques i branques dels grèvols i posar-les en remull un parell de setmanes, llavors s'estovava l'escorxa i després amb una eina, la *deutadora*, se la feia despendre i dessota apareixia una substància molt enganxosa, el *vesc*, que servia per capturar ocells.

La fusta que és molt resistent a l'aigua servia per a fer tanques i també les branques primes un cop sense escorxa a tall de candela servien per a fer llum i se'n deien *falambous*. En altres contrades on abundava el vesc, una planta parasitària dels pins i pollancre, que fa uns fruits rodons blancs molt enganxosos, els vescaires obtenien la substància d'aquestes boletes. Per tot això hi ha un embarbussament que diu: «Visc al bosc i busco vesc; i visc del vesc que busco al bosc.»

A les cases el foc per escalfar o coure el menjar es mantenia encès tot l'any. A l'estiu es conservava el caliu i només s'abrandava amb llenya al moment de cuinar. Per això calia tenir sempre llenya per cremar, anar a proveir-se-la era sobretot una de les feines de les dones, que anaven a bosc una o dues vegades a la setmana. És d'admirar aquelles dones tan valentes i sofertes que portaven els feixos a coll, de 30 a 60 quilos, de branqueta i buscalls i a vegades es desplaçaven fins a una hora de camí. També gairebé a cada casa s'engreixava un o dos porcs per proveir el celler, mantenir netes les corts i per espessegir els fems calia sempre un bon jaç, per això s'anava al bosc amb un sac a arreplegar la fullaraca d'alzina, suro, roure o castanyer.

'Dogues' i 'xescles'. Una *doga* o *duella* és cadascuna de les peces de fusta juxtaposades que formen el cos o ventre d'una bota, tina, semal, galleda o cubell, i estan unides per cercols.

Les dogues eren de roure o castanyer. Per a construir tines calia una fusta de més gruix i resistent com el roure, i per a botes i atuells més petits s'alternava el roure o el castanyer, però sobretot aquest darrer, que era més abundant i una fusta de més bon treballar. Els *xescles*, *sescles* o *cescles* són els cercols de bota o altres recipients de dogues i s'usava el castanyer perquè era una fusta molt manejable. Es fabricaven amb els *tanyes* o brots de castanyer, amb els quals feien una cara plana o el partien de llarg a llarg pel mig i, fins en alguns casos, el partien en quatre trossos. Dogues i xescles anaven a proveir els obradors dels boters des del segle XVII al XIX.

Les artigues. Una *artiga* és un tros de terra anteriorment cobert de bosc o erm, on s'han tret els arbres, s'ha arrabassat profundament i se n'ha cremat l'*arbúcia*; la cendra escampada serveix d'adob i així es prepara per al conreu. Els artigaires eren bracers, jornalers o treballadors que no tenien terra pròpia, eren gent necessitada i arrendaven un tros de bosc o erm per cultivar, normalment els tractes eren de donar una petita quantitat de la collita al propietari. Primer calia tallar els arbres amb la *picassa* i després arrencar la rabassa i les arrels amb el *magall* i es feia el mateix amb l'*arbúcia*. La llenya es guardava per al consum de casa i l'*arbúcia* s'ajustava fent-ne uns pilots anomenats *compostes*, primer la rama, després la *farda* i per sobre hi anaven les gleves girades, les arrels i la terra enfora, després



Dues dones i un home carregats amb feixos de llenya travessant una palanca a l'Arnera.
PROCEDÈNCIA: Arxiu Pere Roura Sabà.



s'encenia. Allò podia cremar fins a un parell de dies i, quan era ben cuit i apagat, escampaven aquella terra cremada, cendra i serradís perquè servís d'adob. Després si es disposava d'un animal s'hi passava la llaura i el rascle per a engrunar les *terrosses* o si no amb l'ajuda d'una *fanga* o el *xapo*. Sovint calia fer una paret seca per a aplanar la feixa i avui anant pel bosc moltes d'aquestes parets que trobem són el rastre d'antigues artigues. En el transcurs del segle XVII es van fer moltes artigues per a plantar vinya mitjançant el contracte de rabassa morta. Amb el creixement demogràfic dels segles XVIII i XIX en-

cara va caldre artigar més la terra per a alimentar la població.

Els serradors. Serraven la fusta al bosc i també pels pobles i cases de pagès; també s'anomenaven *serrabigaires* perquè amb la serra quadrejaven bigues, cairats i llates. El *Diccionari Alcover-Moll* ens explica la seva feina: «Els serradors de bosc es dediquen a tallar amb la serra de dues mans les fustes grosses col·locades horitzontalment damunt la *pollina* (Pirineus), que és un conjunt d'un cabiró de quinze a vint pams de llarg, articulat amb dues cames de vuit a deu pams, amb les quals forma un tríode

o cavall. La cua o extrem inferior de la pollina descansa a terra, on queda fixada mitjançant grosses pedres o fustes que s'hi posen al damunt per impedir que s'alci. Sobre el cap o extrem gros de la pollina es lliga un extrem del tronc que s'ha de serrar, l'altre extrem del qual avança damunt el vuit, sobre el tronc es col·loca dempeus el *cabrer*, que és el serrador que maneja la part superior de la serra agafant-la per la cabra; a terra se situen un o dos *renaders*, que són els serradors que manegen la part inferior de la serra, anomenada *renard*». El *cabrer* era el cap de colla, qui dirigia la feina i també qui llimava les serres quan convenia i les *entrescava*, és a dir, decantava les dents una ençà i l'altra enllà, per tal que l'acció de l'eina fos més eficaç. Els serradors, que també treballaven pels fusters i particulars per tal que tinguessin quelcom per a serrar, anaven armats amb llargues serres i xerracs de dues mans, solien anar de dos en dos i sovint eren parents entre ells. Les èpoques de més feina anaven lligades als creixements demogràfics, quan hi havia més demanda de fusta per a la construcció i mobiliari. Durant els segles XVII i XVIII és quan hi va haver més activitat. Les fustes més apreciades eren les de roure per al bigam i el noguer, el faig i l'arbre blanc per als mobles.

Però qui era aquesta gent que es dedicava a aquestes feines? Fora dels traguers, vescaires, serradors i alguns carboners, que aquests sí que exercien el seu ofici, la gran majoria feien diverses feines al bosc com tallar, esporgar, estassar, fer carbó, ratllar i llevar el suro. Es tracta de bracers, treballadors, jornalers, bosquerols, llenyataires i també molts pagesos que a l'hivern, amb la reducció de les feines agrícoles i gràcies als treballs al bosc, emparaven l'economia pagesa 🌲

Llenyataire de Molló proveït de la picassa i el xerrac de dues mans.

Any 1911 // PROCEDÈNCIA: Diputació de Girona. Fons Valentí Fagnoli.



Una colla de treballadors valencians i ampostins que van venir per les feines de l'arròs a l'Escala i voltants.

FOTO: Joan Lassús. PROCEDÈNCIA: Arxiu Històric de l'Escala.

PROPER DOSSIER GENT QUE VA VENIR DE LLUNY

DEDICAREM EL PROPER DOSSIER A LA GENT QUE VA VENIR DE LLUNY, PERÒ QUE HA ARRELAT AQUÍ. CONVERSAREM AMB ANDALUSOS, EXTREMENYS, MURCIANS, GALLECS... QUE ALS ANYS SEIXANTA, SOBRETOT, VAN VENIR A TREBALLAR A LA COSTA AL SECTOR DEL TURISME O DE LA CONSTRUCCIÓ, A TOMBANT DE SEGLE SERIEN ELS COL·LECTIUS PROCEDENTS DEL NORD D'ÀFRICA I DE SUD-AMÈRICA; TAMBÉ AMB ARTISTES QUE ES VAN ESTABLIR A L'EMPORDÀ, JA FA ANYS, CAPTIVATS PER LA LLUM I EL PAISATGE; AMB MARROQUINS I SENEGALESOS QUE S'HAN DEDICAT A L'HORTA I A LA FRUITA... TAMPOC NO VOLEM OBLIDAR ELS REFUGIATS I AQUELLES FAMÍLIES QUE MÉS RECENTMENT S'HAN VIST OBLIGADES A ABANDONAR ELS SEUS PAÏSOS: ENS INTERESSARÀ CONÉIXER LA SEVA ACOLLIDA I LA INTEGRACIÓ A LES NOSTRES COMARQUES.

A PARTIR DEL 16 DE JUNY DE 2023, A LA VENDA EL NÚMERO 29

NOTA: SI DISPOSEU DE FOTOGRAFIES ANTIGUES RELACIONADES AMB EL TEMA DEL DOSSIER, CONTACTEU AMB L'EDITORIAL (972 46 29 29 / alberes@grupgavarres.cat)

Relat Recerca Reflexió Realitat Resposta Revista

Per gaudir, entendre i aprendre.
Les revistes t'acompanyen sempre, per fer camí.



EL VIATGE DE LA TEVA VIDA

Viu l'experiència multicàmera a
Escasateva.Catalunya.com



Hi ha viatges
que vols que
no s'acabin
mai

