



CONVERSA

Josep M. Fornells

UN GIRONELLENC
DEDICAT TOTA LA VIDA
A LA MECÀNICA QUE
HA ESTAT TESTIMONI
D'EXCEPCIÓ DE
L'EVOLUCIÓ DEL
BERGUEDÀ

PRIMERS RELLEUS

Pep Bernadas

L'ANTROPÒLEG I
EDITOR DE GIRONELLA
ENS PARLA DE LA
IMPORTÀNCIA DE LES
ARRELS A L'HORA DE
MOURE'S PEL MÓN

RETRAT DE FAMÍLIA

Els Pellicer de la Masia de Barbats

QUATRE GENERACIONS
CONVIUEN EN UNA
MASADA CARREGADA
D'HISTÒRIA A
CASSERRES

PERFILS

Lluís Solé

HA VISCUT DURAN
TRES DÈCADES AL
SANTUARI DE SANTA
MARIA I CONEIX CADA
RACÓ DE LA VALL
DE LORD

Josep Vilalta

FILL DE LA BARBERIA
DEL 'CENTRO' DE BERGA,
HA ESTAT SEMINARISTA,
ACTOR AFICIONAT I
JUGADOR
DE FUTBOL

A PEU

La Peira Escrita

**De Clot de Moro
al Pla d'Erols**

cadípedraforca

www.cadipendraforca.cat

DOSSIER ELS TRANSPORTS

39 pàgines dedicades al tren, als cotxes de línia, als taxis, a les lleteres, als traginers i als altres mitjans de transport que durant dècades han ajudat a pal·liar l'aïllament d'unes contrades sovint molt mal comunicades





EL DRAMA DELS REFUGIATS DE LA GUERRA CIVIL



▲ Voladura del pont sobre el riu Ter a Sant Quirze de Besora, 1939. Arxiu Municipal de Sant Quirze de Besora.

▲ Targeta postal 'Defensar Madrid és defensar Catalunya', 1936. Arxiu Municipal de Pacs del Penedès.

Tiquet a bescanviar per Carnet de Refugiat, 1938. Palafolls. Arxiu Municipal de Palafolls.

Una exposició virtual de la Xarxa d'Arxius Municipals de la Diputació de Barcelona recorda el drama dels refugiats de la Guerra Civil.

144 documents procedents de 41 arxius municipals de la demarcació de Barcelona evoquen diferents aspectes relacionats amb els refugiats de la guerra civil espanyola gràcies a l'exposició virtual **1936-1939: Els altres refugiats**, una iniciativa de la Xarxa d'Arxius Municipals (XAM) que coordina la Diputació de Barcelona i que posa a l'abast de tothom material d'un alt valor documental i, malauradament, d'actualitat.

Elaborada pels arxivers itinerants del Programa de manteniment de la XAM que coordina l'Oficina de Patrimoni Cultural de la Diputació de Barcelona, i amb un text de presentació a cura del director del Museu Memorial de l'Exili, Jordi Font Agulló, aquesta exposició té com a principal centre d'interès una completa galeria d'imatges, organitzada en diferents àmbits temàtics que abasten tota la dimensió del drama dels refugiats. El seu contingut evidencia que als fons dels Arxius Municipals es conserva una documentació molt rica relacionada amb aquestes persones que van patir un primer exili abans de la fugida final cap a la frontera francesa. Els testimonis que es poden trobar són realment colpidors i

retraten amb precisió la xarxa de solidaritat que es va construir a Catalunya sota unes condicions terribles degudes a la carestia alimentària i a la pressió militar de l'exèrcit franquista.

Així, a l'apartat **Despeses**, s'hi detalla l'impacte econòmic que va representar per als municipis l'acollida de refugiats. A **Relacions de refugiats** s'evidencia la quantitat i la procedència de les persones acollides, la majoria bascos, asturians, andalusos, madrilenys i valencians. Dins del capítol **Infància** es detallen les accions que es van dur a terme per minimitzar l'impacte en els infants afectats, com és el cas de les colònies escolars o de l'acolliment en famílies a l'estranger. A l'apartat **Vida quotidiana** es poden veure documents referents a l'organització dels refugiats i descobrir com es va abordar la qüestió dels allotjaments, l'alimentació, la roba, la sanitat... També s'hi explica com es van fer els reagrupaments familiars o com es van establir protocols per a la recerca de familiars i els canvis de destí. Dins de **Documentació complementària** s'aporten cartells i targetes postals.

I, per últim, un vídeo recull el testimoni de persones molt properes als refugiats que ens relaten les seves vivències i que ens submergeixen en aquell context d'extrema duresa que va marcar la vida de milers i milers de persones.



Podeu visitar aquesta exposició virtual al web de la Diputació de Barcelona, accedint a aquesta adreça: www.diba.cat/web/exposicio-refugiats-guerra-civil-espanyola

DIRECTOR >
Guillem Lluch
guillem@cadipendraforca.cat

COORDINADOR PATRIMONI >
Marc Martínez

REDACCIÓ >
Telèfon 972 46 29 29
revista@cadipendraforca.cat

COL·LABORADORS >
Sandra Adam
Albert Aubet
Pere Aymerich
Pep Bernadas
Jordi-Pau Caballero
Josep Carreras Vilà
Josep Clara
Jordi Dalmau i Ausàs
Manel Figuera
Marcel Fité
Maria Formenti Cosp
Carles Gascón
Andrés González-Nandín
Esther Jover Martín
Xavi Llongueras
Pilar Márquez
Oriol Mercadal
Climent Miró
Josep Noguera
Lluís Obiols
Jordi Pardinilla
Jordi Pasques
Xavier Pedrals
Àngel del Pozo
Meritxell Prat
Dolors Pujols
Benigne Rafart
Cristina Ribot
Rosa Serra
Erola Simon
Ingrid Solé
Martí Solé
Montse Subirana
M. Àngels Terrones
Eva Tomàs Gonfaus
Ramon Vilalta

EDICIÓ DE TEXTOS >
Roser Bech

DISSENY I MAQUETACIÓ >
Jon Gieré

IMPRESSIÓ >
Agpograf

DISTRIBUCIÓ >
Editorial Gavarres (972 46 29 29)
gestió@editorialgavarres.cat

DIPÒSIT LEGAL >
Gi-1102-2006

ISSN >
2013-3677

eg

EDITORIAL GAVARRES

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

DIRECTOR EDITORIAL >
Àngel Madrià
angel@editorialgavarres.cat

COORDINACIÓ DE PROJECTES >
Dolors Roset
dolors@editorialgavarres.cat

DIRECCIÓ D'ART >
Jon Gieré
disseny@editorialgavarres.cat

ADMINISTRACIÓ >
Jaume Carbó
jaume@editorialgavarres.cat

SUBSCRIPCIÓ I COL·LABORADORS >
Eva Rodríguez
subscripcions@editorialgavarres.cat
factures@editorialgavarres.cat

ALTRES PUBLICACIONS >
www.gavarres.com
www.garrotxes.cat
www.alberes.cat

PUBLICACIÓ ASSOCIADA A >

appec
editors de revistes i digitals

> Premis APPEC
'Millor Editorial en Català 2008'
> Premis Literaris Homilies
d'Organyà 2016
'Premi Albert Vives de Periodisme'



FOTO DE PORTADA: CAMIÓ DE
TRANSPORT D'EN PERE SALA
PAGÈS –EN PERET DELS TAXIS–,
EL SOGRE DE LA PAQUITA
JORDANA DE MARTINET.
AUTOR: XAVI LLONGUERAS.

SUMARI

4-5

PRIMERS RELLEUS ON S'ENFONSEN LES ARRELS

PEP BERNADAS (TEXT) // ÀNGEL DEL POZO (IL·LUSTRACIÓ)

7-13

ACTUALITAT

14-19

CONVERSA JOSEP MARIA FORNELLS

GUILLEM LLUCH (TEXT) // RAMON VILALTA (FOTOGRAFIA)

20-24

RETRAT DE FAMÍLIA ELS PELLICER DE LA MASIA DE BARBATS

BENIGNE RAFART (TEXT) // RAMON VILALTA (FOTOGRAFIA)

26-29

PERFILS

LLUÍS SOLÉ / JOSEP VILALTA

DOLORS PUJOL I BENIGNE RAFART (TEXT)
ÍNGRID SOLÉ I RAMON VILALTA (FOTOGRAFIA)

31-70

DOSSIER ELS TRANSPORTS

GUILLEM LLUCH (COORDINACIÓ)

73-87

PATRIMONI

MARC MARTÍNEZ (COORDINACIÓ)

ETNOLOGIA // HISTÒRIA // ART // LLENGUA // GASTRONOMIA // FAUNA // FLORA

88-91

A PEU

LA PEIRA ESCRITA

MANEL FIGUERA (TEXT I FOTOGRAFIA)

DE CLOT DE MORO AL PLA D'EROLS

JORDI-PAU CABALLERO (TEXT I FOTOGRAFIA)



MEMÒRIA FOTOGRÀFICA PISCINES I LLOCS DE BANY

EROLA SIMON, LLUÍS OBIOLS I XAVIER PEDRALS (RECERCA FOTOGRÀFICA)



conversa amb un dels mecànics més coneguts del Berguedà. NASCUT A GIRONELLA L'ANY 1942 I AMB ARRELS A MERLÈS I A RIBES DE FRESER, JOSEP MARIA FORNELLS ÉS CONEGUT A MIG BERGUEDÀ I A BONA PART DE LES COMARQUES VEÏNES. LA SEVA FAMÍLIA VA SER PIONERA EN LA INTRODUCCIÓ DE LA MOTOCICLETA A LA COMARCA I DURANT ANYS HA REGENTAT UN DELS TALLERS DE VENDA I REPARACIÓ MÉS IMPORTANTS DEL BERGUEDÀ I DE LA CATALUNYA CENTRAL EN L'ÀMBIT DE LES MOTOSERRES I LES MÀQUINES DE JARDINERIA. UNA FEINA QUE LI HA PERMÈS CONÈIXER MOLTA GENT DE CONTRADES BEN DIVERSES I QUE L'HA CONVERTIT TAMBÉ EN UNA DE LES PERSONES QUE SAP MÉS COSES DE GIRONELLA.

GUILLEM LLUCH TEXT

RAMON VILALTA FOTOGRAFIA

Josep Maria Fornells

En Josep Maria Fornells Masplà ens cita a Cal Bassacs, el barri del sud de Gironella, on fa anys que viu amb la seva dona Nati i on hi ha criat els seus dos fills, en Jaume i en Jordi. En arribar a casa, entrem pel taller, on ens rep una enclusa carregada d'història —«ai, si aquesta enclusa pogués parlar!»— i una fotografia del seu pare que presideix l'espai. Una furgoneta preparada per marxar cap a Cerdanya a reparar maquinària de jardineria ocupa bona part del taller pulcrament ordenat on dedicarem part d'un matí de diumenge a fer l'entrevista. Amb 75 anys a les espatlles, en Josep Maria ja fa una dècada que és jubilat, però el negoci l'ha seguit un dels seus fills, en Jaume. I això fa que molt sovint encara remeni pel taller i faci anar màquines amunt i avall. Amb un caliquenyo a la boca, que no abandona en tota l'entrevista, en Josep Maria treu un parell de llibretes on al llarg dels anys hi ha anat anotant tot allò que ha viscut i li ha semblat digne de deixar escrit. Uns documents escrits a mà que sovint revisa i que, juntament amb la seva bona memòria, representen un testimoni excep-

cional de la petita història de Gironella, de part del Berguedà i d'un àmbit, el de la mecànica i en concret el de les motocicletes, que ha marcat la seva família des de fa tres generacions.

—D'on sou fill?

—«Vaig néixer a Gironella el 21 de juny de l'any 1942. A casa meva li deien can Zundapp, que era el nom d'una marca alemanya de motocicletes.»

—Un nom poc freqüent per a una casa del Berguedà!

—«Sí, el motiu és que el meu pare, l'any 1929, va anar a Manresa a comprar-se una moto nova d'aquesta casa, que recordo que a l'època valia 3.500 pessetes. Quan va arribar al poble ningú n'havia vist mai cap i, fruit de la novetat, li van posar aquest *apodo*, a ell i a la casa.»

—Els pares ja eren de Gironella?

—«No. El pare era de Merlès i la mare de Ribes de Freser. Però

GUILLEM LLUCH. Barcelona, 1986. Periodista
RAMON VILALTA. Artés, 1977. Fotògraf

retrat de família Els Pellicer de Casserres. LA FAMÍLIA PELLICER SÓN ELS PROPIETARIS DE LA MASIA DE BARBATS, AL MUNICIPI BERGUEDÀ DE CASSERRES, DES DEL 1690. ACTUALMENT HI CONVIUEN QUATRE GENERACIONS. HAN CONVERTIT LES ANTIGUES MASOVERIES EN CASES DE TURISME RURAL, CONREEN ELS CAMPS, TENEN EXPLOTACIÓ FORESTAL I GRANGES PORCINES, A MÉS DE VAQUES QUE PROPORCIONEN VEDELLS DE LA RAÇA BRUNA DELS PIRINEUS, I POLLASTRES DE PAGÈS DE CARN NATURAL DEL BERGUEDÀ.

BENIGNE RAFART TEXT
RAMON VILALTA FOTOGRAFIA

Quatre generacions a Barbats

A l'itinerari 91 de la *Guia del Berguedà* de César August Torras (any 1905) hi trobem, a quaranta minuts a peu anant des de Gironella en direcció a Casserres, la masia de Barbats «gran casa pairal muntanyenca —escriu Torras— de majestuós aspecte, envoltada d'espayoses dependències, pintorescament situada sobre unes roques espadades; la rodeja un hermós bosch d'arbres corpulents, fruint, per entremig d'ells, extens y hermós panorama.»

El trencant de Barbats, a la carretera de Gironella a Casserres, és ben indicat. D'una mica lluny sembla un poble petit, és una agrupació d'edificis. En arribar-hi, els gossos apareixen davant

la casa com saludant el visitant. Són de presència considerable, lladren, però s'endevina que són inofensius, que estan avesats a veure gent i que compleixen la missió d'avisar els de la casa que ha arribat algun foraster.

El cognom Barbats, que el *Diccionari Alcover-Moll* esmenta com un llinatge existent al Camp de Tarragona, el trobem citat a Casserres, en concret «Thoni Barbats», al fogatge de 1497, pel Dr. Badia i Margarit al seu *Diccionari d'antroponímia catalana*.

El significat d'aquest terme, Barbats, pot estar relacionat amb 'barba'. La dita popular «Núvols barbats, camps mullats» s'interpreta en el sentit que com

més foscos i espessos són els núvols més possibilitat hi ha que indiquin pluja imminent. Una altra accepció del mot té a veure amb el conreu de la vinya. Al tercer volum de la *Història agrària dels Països Catalans*, d'Emili Giralt i Raventós, hi llegim: «Tant si eren plantats a clavera com si ho eren a vall obert, els sarments podien ser simplement tallats d'un cep adult o bé tallats i plantats en un altre indret per formar un *planter* des d'on posteriorment —al cap d'un any, dos a màxim tres—, ja convertits en *barbats*, serien trasplantats al lloc definitiu de la nova vinya. Els barbats —o *arrelats*, com es deia correntment— també podien procedir de ceps sotmesos al murgona-

BENIGNE RAFART. Avia, 1954. Mestre de primària
RAMON VILALTA. Artés, 1977. Fotògraf



ment». La plantació de barbats –escriu Giralt i Raventós– era coneguda des de temps immemorial.

A Barbats hi viuen quatre generacions. Els avis són el Lluís Pellicer Serra, de 91 anys, i la M. Lourdes Llimós Vilaseca, de 85. Tenen dos fills, el Ramon i la Lourdes. El Ramon –63 anys– és casat amb la Pilar Canudas Fígols –66 anys–; són els que viuen a la casa. La germana, la Lourdes, arquitecta, és casada amb el Pere Pessarrodona, dentista; viuen a Barcelona. El Ramon i la Pilar han tingut tres fills: el Ramon, el Lluís i l'Anna. El Ramon –37 anys– és casat amb la Marisa Suades i tenen una filla, la Paula –5 anys–; són els que s'estan a

la casa. El Lluís –35 anys– és casat amb l'Eva Prats i tenen un fill, el Lleir –1 any–. L'Anna –33 anys– és casada amb l'Isaac Rojas.

El nom de la casa, Barbats, s'ha mantingut fins a l'actualitat encara que la propietat hagi canviat i, per tant, també el cognom dels seus estadants. M'ho explica l'avi, el Lluís Pellicer: «Una vídua i el seu fill, que vivien a la Serra de la Clusa i es deien Serra de cognom, van comprar Barbats el 1690. El nom es va mantenir fins que la meua mare, Ramona Serra –que era la pubilla de Barbats i s'havia casat amb Joan Pellicer, hereu de Vilanova de la Guàrdia de Sagàs, on es van estar fins el 1927, quan

es va morir el germà de la mare, hereu de Barbats–, va venir a viure aquí ja que la casa li va pertànyer a ella». Aquest fet va provocar el canvi de cognom dels estadants de la casa: de Serra a Pellicer.

Barbats, casa documentada el 1500.

Segons consta a la fitxa de la casa que figura als *Mapes del patrimoni cultural de la Diputació de Barcelona*, la casa de Barbats està documentada ja l'any 1500. «Els actuals propietaris de Barbats –escriu Jordi Montlló en aquesta fitxa– ho són des de l'any 1690, quan Francesc Serra de la Clusa i la seva mare Margarida de la Clusa, vídua de Joan Serra de la Clusa, compren el mas al marquesat

Les quatre generacions de la família Pellicer a l'entrada de la masia de Barbats.

M3

La piscina de l'hotel Bellavista de Bellver va ser inaugurada el 18 de juliol de 1974.

Amb una vista privilegiada de la població, ha estat sempre un bon reclam d'aquest establiment.

AUTOR: DESCONEGUT
PROCEDÈNCIA:
COL·LECCIÓ
PARTICULAR RAMON
MOLINER



M4

La primera piscina d'Alp es va construir l'any 1948 al costat de la Ribera d'Alp. Va ser un lloc d'esbarjo per alpençs i estiuejants fins que la riuada de 1982 la va destruir totalment.

AUTOR: F. GUILERA
PROCEDÈNCIA: COL·LECCIÓ PARTICULAR RAMON MOLINER

DOSSIER ELS TRANSPORTS

GUILLEM LLUCH > COORDINACIÓ

Rails, rius i carreteres	32	GUILLEM LLUCH [Barcelona, 1986. Periodista]
El llarg camí del Transpirinenc	34	ORIOL MERCADAL [Barcelona, 1963. Arqueòleg, paleoantropòleg i museòleg] MARTÍ SOLÉ [Puigcerdà, 1954. Estudiós de la història local]
Els raiers de Nargó	38	MARCEL FITÉ [Coll de Nargó, 1949. Filòleg]
Els Cotxarrera de Gironella	42	BENIGNE RAFART [Avià, 1954. Mestre de primària]
Tres hores de revolts	44	DOLORS PUJOLS [Sant Llorenç de Morunys, 1985. Periodista]
Els darrers traginers	46	CLIMENT MIRÓ [La Seu d'Urgell, 1970. Llicenciat en Humanitats i Màster en Estudis Històrics]
Llet, passatgers... i taüts	48	ESTHER JOVER MARTIN [Barcelona, 1980. Periodista]
A Lles, amb un Barreiros nou	50	ESTHER JOVER MARTIN
PERFIL > Paquita Jordana	51	MARIA FORMENTI COSP [Puigcerdà, 1986. Periodista]
El tren de Manresa a Guardiola	52	ROSA SERRA [Puig-reig, 1958. Historiadora]
Un clàssic del paisatge berguedà	55	JOSEP NOGUERA [Avià, 1942. Historiador]
El 'Canari' de Cerdanya	56	JORDI PARDINILLA [Santo André (Brasil), 1963. Periodista]
L'estació de la Tor de Querol-Enveig	59	JOSEP CLARA [Girona, 1949. Historiador]
El camí de l'escola	60	CARLES GASCÓN [La Seu d'Urgell, 1970. Historiador]
Companyies per parar un tren	63	PILAR MÀRQUEZ [Berga, 1986. Periodista]
La lletera de Tuixent	66	EVA TOMÀS GONFAUS [Gósol, 1986. Filòloga]
PERFIL > Diego López	68	MONTSE SUBIRANA [La Pobla de Lillet. Doctora en Psicologia]
PERFIL > Néstor Marcos	69	EVA TOMÀS GONFAUS
PERFIL > Xavier Collell	70	MERITXELL PRAT [Bagà, 1988. Periodista]



Un antic camió
mixt d'Antoni
Sirvent, de Lles.

Rails, rius i carreteres

Guillem Lluch > TEXT

En una terra de mancances i allunyada dels nuclis urbans més importants, els mitjans de transport han estat sempre una eina vital per comunicar les valls del Cadí i el Pedraforca amb la resta de món. Sovint, però, els mateixos mitjans de transport han estat una més de les moltes mancances que han arrossegat i que encara arrosseguen aquestes comarques pirinenques i prepirinenques. En aquest dossier hem volgut fer una pinzellada d'aquells mitjans de transport que més impacte han tingut en el territori o que, com a mínim, més petjada han deixat en la memòria de la seva gent. Quan parlem de transports, a Cerdanya no podem fer-ho sense referir-nos al tren. L'Oriol Mercadal i el Martí Solé ens ofereixen un magnífic testimoni de com va arribar el transpirinenc i de què va suposar això per a la comarca. Unes pàgines més endavant, el Jordi Pardinilla complementa l'apartat dedicat al ferrocarril cerdà fent un repàs a la vida del Tren Groc, el 'Canari' –pel seu color groc–, que durant molts anys ha comunicat l'Alta Cerdanya amb la plana i que, a dia d'avui, malda per no desaparèixer. Tot plegat ho complementa el Josep Clara amb una peça sobre l'estació internacional de la Tor de Querol-Enveig, un complex ferroviari carregat d'història on,



a més, s'hi donen la mà tres amples de via diferents.

Històricament els pirinencs se les han hagut d'enginyar en molts àmbits, i el transport ha estat un d'ells. Durant anys, el riu va ser l'única manera de poder baixar la fusta dels boscos alturgellencs cap a la plana, tal com explica el Marcel Fité en un reportatge que complementa el que ja va fer en el número 1 d'aquesta revista, aleshores més enfocat en les característiques de l'ofici de raier. A banda del riu i el ferrocarril, els camins i les carreteres han vist circular durant dècades a cotxes de línia, taxis, camions i *recaders*. Justament, a Gironella encara hi viu una família, els Cotxarrera, que durant gairebé un segle han transportat tot tipus de mercaderies, tal com explica el Benigne Rafart en el seu reportatge.

El cotxe de línia ha estat des de fa dècades un element recurrent en el paisatge de les nostres contrades, i a la vall de Lord l'autobús que unia –a través de tres llargues hores de carretera– la Coma amb Berga va esdevenir un autèntic cordó umbilical que va alleugerir, en part, el secular aïllament de l'Alt Solsonès. La Dolors Pujol n'ha parlat amb algun dels testimonis que van gaudir –o patir– aquella línia.

Abans no va arribar la mecanització, el transport en aquestes contrades aïllades es feia per camins i senders a lloms d'animals de bast. Els traguers van tenir, doncs, una importància cabdal durant molt de temps, tal com rememora el Climent Miró en el seu article.

El comerç de la llet ha estat un altre element molt rellevant a les nostres comarques, especialment a Cerdanya i l'Alt Urgell, al voltant del qual s'hi ha teixit també una important xarxa de transport. Les anomenades lleteres han aprofitat durant dècades la llet dels pobles més allunyats cap a la Seu d'Urgell en uns viatges on el producte làctic compartia sovint espai amb altres mercaderies i també amb passatgers. L'Esther Jover en fa un complet repàs en dos dels reportatges d'aquest dossier.

Malgrat que de tots els territoris de l'àmbit del Cadí i el Pedraforca l'únic que manté línies de tren en servei regular és Cerdanya, al Berguedà el ferrocarril també hi ha tingut una importància cabdal. La línia Manresa-Guardiola va comunicar el nord d'aquesta comarca minera i industrial amb els principals nuclis urbans del país. Va tancar a principis de la dècada dels setanta, però en aquest dossier l'hem fet reviure gràcies a l'article que ha elaborat la Rosa Serra. Un reportatge que complementa una interessant peça del Josep Noguera on s'explica l'estreta relació del ferrocarril amb una companyia d'autobusos que, fins no fa pas gaires anys, encara comunicava moltes poblacions berguedanes, l'ATSA. Tot i ser una de les companyies d'autobusos més emblemàtiques, aquesta no va ser, ni de bon tros, l'única que van conèixer les carreteres berguedanes. Unes pàgines més endavant, la Pilar Màrquez ho certifica amb un reportatge sobre el reguitzell de cotxes de línia que va tenir la comarca.

El Diego López amb la seva filla gran i la seva dona, la Dolors Carrera, el dia de Sant Cristòfol –patró dels camioners–. Any 1966.

PROCEDÈNCIA: Arxiu família López.

En uns territoris tan amplis i dispersos on, progressivament, s'han anat tancant les escoles dels pobles més petits, el transport escolar ha tingut també un rol molt important. Una de les comarques on el tancament d'escoles ha estat més sagnant ha estat l'Alt Urgell i el Carles Gascon s'ha centrat en aquest territori per parlar del fenomen del transport escolar. Justament en aquesta comarca hi ha una de les valls històricament més aïllada del nostre territori, la de la Vansa. És per això que ha estat de vital importància el servei de transport que ha fet durant dècades l'anomenada lletera de Tuixent, que ha passat ja per les mans de tres generacions, tal com explica l'Eva Tomàs en el seu article.

Hem complementat aquest dossier amb quatre perfils, escrits per la Maria Formenti, la Meritxell Prat, la Montse Subirana i l'Eva Tomàs; d'una banda, ens hem interessat per dos taxistes: la Paquita Jordana, de Martinet –una de les primeres dones en aquest ofici tradicionalment ocupat per homes– i el Xavier Collell, tota una institució a l'Alt Berguedà; també hem recollit el testimoni d'un dels *recaders* més importants que hi ha hagut a Cerdanya, el Diego López, i hem acabat el trajecte d'aquest dossier amb el Néstor Marcos –el Calis– que durant molts anys ha baixat la llet de Gósol fins a Berga 🍄.





El llarg camí del Transpirinenc

IL·LUSIONS, PROJECTES, AVENTURES I DESVENTURES D'UNA LÍNIA FÈRRIA QUE VA MARCAR UN ABANS I UN DESPRÉS, PERÒ QUE MAI HA ARRIBAT A SER ALLÒ QUE HAURIA D'HAVER ESTAT

Oriol Mercadal i Martí Solé > TEXT

La qüestió de les comunicacions viàries ha estat sempre un aspecte transcendental pel que fa a la vida dels cerdans. En unes dècades es passà d'arribar per camins de bast i carrerades amb tartanes i carros d'escala, a fer-ho en el que s'anomenaren carreteres. Primer el renovat 'camí vell' de la Molina, de pagament, i després l'estatal de la collada, inicialment per fer-les en diligència i posteriorment amb vehicles a motor. Una excel·lent descripció de Jaume Bragulat Sirvent, al seu *Vint-i-cinc anys de vida puigcerdanesa*, ens ho il·lustra: «Les comunicacions directes amb Barcelona, via Ripoll, per la Collada de Tòsses, tenia quelcom d'èpic, si bé, aleshores, no ens n'adonàrem. Ben sovint, durant llargs mesos d'hivern, aquesta Collada quedava interceptada (tapada, dèiem nosaltres) per les neus. La diligència (cotxe gros, l'anomenava tothom) passava setmanes no podent

anar per causa de la neu, només que fins a la Molina —i, encara, no tots els dies—, des d'on els passatgers valents i arriscats, intentaven passar el Coll a peu fins al poble de Tòsses, on normalment es trobaven tartanes que els portaven fins a Ribes. És clar que, aleshores, viatjava tan poca gent! Feia bonic la rècula de sis eugues, guiades, fuetjades i escriadassades amb algun que altre reneç, pels Periquei, Cones o Picalondria. Per anar a enllaçar a Ripoll amb el tren de Barcelona —on s'arribava cap a les 9 del vespre— en temps normals es sortia de Puigcerdà a les 5 del matí, i es feia parada a l'hostal de La Molina per canviar de tir, i aprofitaven l'avinentesa per esmorzar (un parell de costelles, pa i vi, dos ralets). Nou canvi de tir a Cal Cargol, ja al vessant de Ribes, que els viatgers aprofitaven per a fer un cigaló (...). I el retorn era una cosa semblant, naturalment. També es feia la parada de Ribes, per dinar: els mateixos relleus

de bestiar, per arribar cap al tard (entre 8 i 9) a la Placeta de les Monges, d'on vigilàvem, la mainada, el recorregut a la diligència pel camí provinent de La Molina. Per la polseguera endevinàvem el seu pas pel poble d'Escadars, i, al cap de poc, després d'haver sobrepassat el pont de Soler i el Mas d'Arabó, la vèiem guanyar el Puig d'Oca, cosa que aleshores tenia la seva importància.

»Pel que queda dit, ja es comprèn que es circulava per la carretera, diguem-ne vella, o sia la que anava del cim de la Collada a Puigcerdà passant per La Molina (que encara persisteix, si bé bon xic abandonada), on es pagava peatge, conegut pel Portasgo: ens sembla recordar que era de dues pessetes per roda, és a dir, un carro de dues rodes, 4 pessetes, i 8 els automòbils.

»La carretera nova, estatal, passant pels boscos de Saltégat, cap a Urg i Queixans, estava encallada al cim de la Collada, es deia

L'estació nova, i actual, de Puigcerdà.

Dècada de 1930 // PROCEDÈNCIA:

Col·lecció Martí Solé.



que per raons d'estratègia militar, i no es comença a construir la corresponent al vessant cerdà fins l'any 1909, i s'inaugura l'any 1914. Cal remarcar que els pagesos que construïren el camí vell, el segle passat, demostraren tenir més visió del que ha d'ésser una ruta d'alta muntanya, ja que cercaren amb lògica, per al seu traçat, la cara assolejada, i tirant-se ràpidament cap a les terres baixes de la Vall de La Molina, reduïren, a més a més, al màxim, el seu recorregut.»

Precisament, Josep Viladesau Domènech recorda dels viatges dels seus pares: «Quan pujaven a Cerdanya, ho feien amb el tren només fins a Ripoll, perquè d'allà anava cap a Sant Joan de les Abadesses per motiu de les mines de carbó, perquè aquí no hi va arribar fins a l'any 1922.»

Un futur il·lusionant. Al tombant de segle XIX es començà a parlar de tres projectes ferroviaris a la comarca: el Tren Groc, el Transpirinenc i un tramvia elèctric de Lleida a Puigcerdà. Només el tren a Vilafranca de Conflent i el Transpirinenc haurien de prosperar, per bé que malauradament aquest últim trigués gairebé un quart de segle a

arribar a Puigcerdà. Jaume Bragulat ens diu que semblava una fita il·lusòria de la qual l'indubtable promotor del projecte fou Théophile Delcassé (Pamiers, 1852-Niça, 1923), diputat francès per l'Arieja i ministre de Colònies i d'Assumptes Exteriors. És reconegut com un dels artífexs de la línia de ferrocarril que uniria Tolosa de Llenguadoc amb Barcelona, ja que afavorí decididament el projecte i la construcció del transpirinenc per Acs-Puigcerdà-Ripoll, tot preconitzant que el turisme seria un sector interessat en la línia. El 1905, una comissió puigcerdanesa el va visitar a la seva finca d'estiu, les Cascadelles d'Acs, i ell retornà la visita l'agost del 1906, i el consistori el convidà a un sopar d'honor i a la Festa de l'Estany. Recordem, però, que per anar a Acs les Tèrmes calia passar pel coll de Pimorent amb carruatges de tracció animal i la durada del viatge –trencaesquenes– era d'unes vuit hores d'anada i les mateixes de tornada.

Comencen les obres! Bragulat ens diu: «Cap a l'any 1918 s'iniciaren els treballs d'exploració dels terrenys on havia d'anar emplaçada l'estació, o estacions, de Puigcerdà, a la

qual dedicaren una extensió gran, que després els fets demostraren que era desmesurada. Als enginyers que la projectaren els degué enganyar la suposada importància de l'acord pres per les dues nacions d'efectuar, en son dia, tots els transbords de mercaderies, tant a la importació com a l'exportació, a l'estació de Puigcerdà (...). El fet és que del, segons els plànols, monumental edifici que havia d'ésser l'estació internacional, es feren només els fonaments, certament poderosos i amplis, avui dia soterrats, suposem que per sempre més.»

Aquestes obres van necessitar molts obrers, de la Vila i dels pobles propers, o no pas tant, com ens narra en Cinto Navarro Rosell d'Aràns, de 101 anys: «Un tal Piguillem de Talltendre havia baixat a treballar a l'esplanada de l'estació de Puigcerdà. I quan va anar d'arrendador a cal Claretó d'Aràns, anys després, em comentà bromejant que el lloc de Cerdanya on es podien trobar més cargols era a l'estació de Puigcerdà». Pel que fa a l'edifici inicial de l'estació de Puigcerdà, l'historiador Josep Clara la descriu al seu llibre *El Transpirinenc* català: «Era molt senzill. Tenia forma rectangular, era de dues plantes i teulada a dues aigües i va servir uns set anys. Un incendi en

Estació vella de Puigcerdà al voltant de l'any 1925 // PROCEDÈNCIA:
Col·lecció Martí Solé.

Els raiers de Nargó

DURANT ANYS L'ÚNICA MANERA DE BAIXAR LA FUSTA DEL BOSC CAP A LA PLANA ERA A TRAVÉS DEL RIU; ELS RAIS, DONCS, HAN ESTAT UN MITJÀ DE TRANSPORT SINGULAR A BONA PART DEL PIRINEU

Marcel Fité > TEXT

Des de temps immemorial i fins al primer terç del segle XX, el transport de la fusta dels nostres boscos cap a la plana i al mar es va fer, en una bona part del territori i molt especialment del territori pirinenc, a través dels anomenats raiers. Aquests rais constituïen un artifici enginyosíssim, de gran eficàcia i utilitat, dissenyat per a treure un profit positiu del que, sobre el terreny, era un gran desavantatge: la manca de camins adients i el fort pendent dels nostres rius. Estaven formats per diverses tramades de troncs –fortament lligats paral·lelament, l'un al costat de l'altre–, que una vegada posats a l'aigua es convertien en unes eficaces i senzilles plataformes flotants que es desplaçaven riu avall, empeses únicament per la força de l'aigua i menades pels coratjosos raiers, mitjançant un parell de remes que duïen instal·lats, un a cada cap de la tramada.

Quan els rais arribaven al seu lloc de destinació, a la plana, a l'Ebre o al mar, la fusta de què estaven compostos era venuda i els raiers se'n tornaven cap a les seves muntanyes, ja fos a peu (*espardenyant*) o a través d'algun dels escassos mitjans de transport que aleshores cobrien parcialment el territori.

Per aquest senzill procediment es van desemboscar una bona part de boscos del Pirineu i es va ser capaç d'eludir els entrebancs gairebé insalvables que presentava una orografia esquerpa, granítica i enrevessada, mal comunicada per

uns camins que en una bona part del trajecte encara no permetien l'ús de la roda, ja que es tractava majoritàriament de camins estrets de bast i corriols, sovint treballosament tallats als immensos vessants rocallosos que queien a plom sobre els marges dels rius i encerclaven d'aquesta manera les quasi inexpugnables valls pirinenques.

Un transport fluvial ancestral. Els estudiosos del tema –Caro Baroja i altres autors– coincideixen a situar l'origen dels rais en època romana. Del que no hi ha cap dubte, però, perquè en tenim dades escrites, és que l'activitat raiera ja era molt viva a la Catalunya de l'edat mitjana. Així, al *Llibre del Consolat de Mar* (1320-1330) ja es legislava sobre la possessió de rais trobats en alta mar: «*Si algun senyor de nau, anant a veles o que surt sia en algun lloc, se encontrara amb algun raig de fusta...*»

El transport a través de rais, en aquells temps reculats, no era pas una activitat exclusiva del riu pirinencs com ho va ser durant els segles XIX i XX. Pere Gil, a la seva coneguda i excel·lent –pel que fa als rius– *Geografia de Catalunya* (1598) ens informa: «*Per los Rius de Llobregat, y Tèr, y Segre bayxa molta fusta. En especial per lo Riu Segre se bayxa grandissima quantitat de fusta a Balaguer y Leida (...) per lo Ebro bayxa a Tòrtosa y al mar. Y de aquella fusta de melis se aporta a Barcelona y altres parts de Cathaluña; a València y altres parts de España...*»

Des de temps molt allunyats, Nargó és el poble dels raiers per excel·lència. Aquest fet, transmès generacionalment per la veu popular local, el ratifiquen diversos escrits que es conserven. Així, el *Diari de Barcelona*, l'any 1838, publicava que «*Bonifacio Ulrich, teniente de rey de la plaza de Urgel*» veia imprescindible construir una carretera des de «*la Seu hasta el pueblo de Coll de Nargó, que son seis horas*». Una vegada oberta aquesta carretera, tot allò que es transportés per via terrestre fins al poble de Nargó «*podría conducirse en barca o almadía, pues se construyen éstas desde tiempo inmemorial en dicho pueblo, cuyos habitantes las bajan por Lérida y Tórtosa hasta la orilla del mar*». En un altre sentit, disposem d'una carta, datada el 26 d'abril de 1845, de Maties Gual, un tractant de fusta fill de Gavarra, en què diu «*Mañana van Jacinto y Antonio a partir la madera de Andorra, y marxarían con ellos los rayeros sino por tener la fiesta mayor por Pentecostés y estos días todos quieren eser a casa (...) así aguardaremos pasadas tales fiestas*». No cal dir que el poble que aleshores celebrava la festa major per la segona Pasqua era el de Nargó.

Els caps de colla. Si el gran gruix dels raiers de Catalunya era nargoní –malgrat que també n'hi hagué un nombre significatiu al Pont de Claverol i a la Pobla de Segur– els empresaris per als quals treballaven –els darrers temps– eren de fora del poble. Cada empresari,



no obstant això, solia tenir un home de confiança a Nargó que li feia d'encarregat o cap de colla. Això volia dir que era la persona que contractava els raiers, els indicava la feina i els pagava en acabar-la. Aquests caps de colla solien ser ells mateixos raiers molt experimentats, que coneixien perfectament les dificultats i la durada dels trajectes i també el tarannà i l'aptitud de la gent que contractaven. Durant els darrers anys, els tres caps de colla de què tenim notícia eren de Nargó. Lo Josep Duró, de cal Baró, era el cap de colla de l'empresari Serradell d'Organyà; lo Lluís Marot, de cal Guils, en feia per al Buixalleu de la Pobla de Segur i lo Cisco Argerich, de ca la Munda, era el cap de colla de l'Audet de Ponts. Aquests caps de colla comptaven amb una plantilla d'una cinquantena de raiers —47 en reporten M. Iniesta i altres autors a la relació que en fan al seu llibre *El temps dels rais a la ribera del Segre*, malgrat que no hi són pas tots els que la gent de la meua generació vam conèixer, com ara el mateix Josep Duró de cal Baró—. D'aquells 47 només en queda un en vida, l'Emili Fàbrega de cal Xera, a qui vam entrevistar al número 17 de *Cadí-Pedraforca*.

Manuel Blasco Duró, nascut a Nargó l'any 1947, és net de Josep Duró Argerich, «un raiet molt experimentat i encarregat de cal Serradell d'Organyà», comenta Manuel Blasco. I afegix: «El pare del meu padrí ja era raiet i també feia d'encarregat. Aleshores la feina de l'un passava a l'altre. Lo meu padrí tenia una quarantena d'homes llogats, la gran majoria de Nargó i de les Masies, però també n'hi havia algun d'aragonès, encara que no gaires. Per la festa major *feven* cua al carrer de l'Hospital, a davant de casa. Lo dia que pagaven baixava l'Enric Serradell amb los quartos, però pagava lo meu padrí». El padrí del Manuel no surt en cap de les llistes de raiers que s'han fet aquests darrers temps. «No

Dues imatges de la festa de la baixada del rai, a Nargó. A dalt, lo Ton del Guils, l'ànima de la recuperació de la festa.

FOTOS: Isabel Naya.

El tren de Manresa a Guardiola

HISTÒRIA D'UN TREN UTILITZAT PER MINERS, EXCURSIONISTES, ESTIUEJANTS, BOLETAIRES I EMIGRANTS, QUE VA COSTAR MOLT D'ACONSEGUIR I QUE POCS VAN LLUITAR PER CONSERVAR-LO

Rosa Serra > TEXT

L'arribada del tren de Barcelona a Manresa el 1859 va desencadenar una allau de projectes que defensaven la necessitat de connectar Manresa amb Berga per fer rendible l'explotació del carbó. Dels molts projectes, dos van esdevenir realitat i van quedar fusionats el 1895: el del «Ferrocarril de Manresa a Guardiola» per transportar carbó i que no va poder finalitzar les obres que s'havien iniciat entre Olvan-Guardiola, i el del «Tramvia o Ferrocarril Económico Manresa a Berga», pagat pels propietaris de les colònies de l'Alt Llobregat i que van aturar el projecte a la colònia Cal Rosal, i van deixar Berga fora de la línia per raons tècniques i econòmiques.

Es tractava de ferrocarrils industrials, per al transport de mercaderies, però per garantir-ne la viabilitat econòmica, es van plantejar com a tramvies que feien el servei de transports de viatgers. Una espessa xarxa d'estacions, baixadors – els *apeaderos* – i apartadors, va convertir l'Alt Llobregat en un espai industrial i urbanitzat. Al peu de les estacions van créixer i néixer pobles i van ser punt de connexió dels antics camins convertits en carreteres enquitranades que connectaven els pobles més allunyats amb la línia fèrria. A l'Alt Berguedà s'hi van enllaçar ferrocarrils miners i telefèrics de carbó i de fusta. Al rosari de colònies s'hi ha de sumar un continu d'edificacions industrials que expliquen perquè el geògraf francès Pierre

Deffontaines (1894-1978) va qualificar el Llobregat com el riu més treballador del món.

Un patrimoni perdut. La construcció de l'embassament de la Baells va precipitar el tancament de la línia ferroviària en uns anys en què la manca d'inversions l'havien convertit en un mitjà no competitiu de cara al transport per carretera. El tancament de la fàbrica de ciment del Clot del Moro i la construcció de la nova tèrmica de Cercs, que cremava tot el carbó del Berguedà, el va deixar sense funció com a transport de mercaderies.

El 2 de maig del 1972 va sortir l'últim tren de l'estació de Guardiola; era un diumenge i la màquina dièsel número 706 arrossegava els nou vagons de fusta, el vagó correu i els de passatgers que anaven plens de gent disposada a fer l'últim viatge fins a Cal Rosal. El 30 de juny del 1973 es clausurava el tram fins a Sallent, des d'on la línia es va mantenir per al transport de la potassa.

Poques persones van intentar salvar la línia i les que ho van fer no se'n van sortir. Mossèn Àngel Pla, la lluita del qual s'explica al llibre *Adéu al carrilet!*, del 1988, assenyalava: «Sense perdre temps van ser aixecats els rails i les travesses

sacrificant així, de fet, El Carrilet a les exigències de la carretera (una carretera que ben aviat resultaria insuficient) cap

al Túnel del Cadí, el qual encara tardaria cinc anys a veure iniciades les seves obres i no seria inaugurat fins el 19 d'octubre de 1984, onze anys més tard de la clausura del Carrilet. Si aquesta línia s'hagués pogut conservar, atrotinada i tot, fins a l'arribada de la democràcia i la restauració de la Generalitat de Catalunya, com van tenir la sort de ser-ho d'altres línies també amenaçades, hauria estat suprimida?»

Lentament van anar desapareixent estacions i baixadors, la mateixa traça menjada per la carretera, i infraestructures com els ponts de ferro sobre el Cardener a Manresa, que unia les estacions de Manresa-Nord i Manresa-Riu, o el de la Baells. Queden alguns ponts d'obra com el del Mujalt, a Balsareny, el més llarg amb 90 m de llarg i cinc arcs; els de Puig-reig –La Granota, 21 m; La Granja i Pont de l'Alba, 60 m; Guixaró, 75 m–, el de Gironella –Clarà, 53 m– i els de Cercs –Pedret, 49 m; els dos de la Baells, 52 m; St. Salvador de la Vedella, 63 m–. Túnel com el de Viladomiu Nou de 130 m, els dos de Vila-rasa, al tram de Cal Rosal a Pedret, de 77 m, o el túnel «més petit del món», el de la Peirota, de només 8 m i visible des de la presa de la Baells.

També queden, escampades per diferents estacions, algunes de les mítiques locomotores 'Berga', a Navàs i a Martorell, per exemple. Les quatre primeres locomotores, del 1883, eren de l'empresa alemanya Lokomotivfabrik



A dalt, l'antiga estació de Puig-reig. Al mig, l'últim viatge de passatges i mercaderies del tram Olvan-Cal Rosal-Manresa, que es va fer el 30 de juny de 1973. A baix, feines de recuperació de mercaderia després d'un descarrilament // PROCEDÈNCIA: Arxiu Rosa Serra.



Krauss & Co., a qui van encarregar, el 1888, un prototipus nou, les 'Berga', que es van fabricar entre 1887 i 1890. Les 22 primeres es van batejar amb els noms següents: Berga 1: Manresa; Berga 2: Berga; Berga 3: Sallent; Berga 4: Sampedor; Berga 5: Puigreig; Berga 6: Olvan; Berga 7: Balsareny; Berga 8: Gironella; Berga 9: Navas; Berga 10: Pedret; Berga 11: Serchs; Berga 12: Consolación; Berga 13: Guardiola; Berga 14: Manresa; Berga 15: La Baells; Berga 16: Baga; Berga 17: Cataluña; Berga 18: España; Berga 19: Fígols; Berga 20: La Pobla; Berga 21: Bastareny i Berga 22: Cadi.



El somni de creuar el Moixeró. L'arribada del tren a Cal Rosal el 1887 va fer somiar amb la possibilitat de fer-lo pujar fins a Puigcerdà i la ciutat francesa de Quillan, i fins i tot connectar-lo amb Campdevànol i Ribes de Freser. El 1893 Pere Pujol i Thomàs demanava, en diferents escrits publicats a la premsa berguedana, que el tren, que aleshores encara no havia arribat ni tan sols a Guardiola, continués fins a Das, a la Cerdanya, foradant la muntanya de Gréixer. Un vell somni, el de les comunicacions amb la Cerdanya, que no fou realitat fins que s'inaugurà el túnel del Cadí el 1984. Un somni verbalitzat per gent del país quan el rei Alfons XIII va visitar l'Alt Llobregat el 1908; el mateix somni que va fer saber de viva veu Ramon Boixader, alcalde de Sant Julià de Cerdanyola, al Capità General de Catalunya el 1909.



I és que resoldre el problema de les comunicacions fou durant els segles XIX i XX la gran reivindicació del Berguedà. Es confiava plenament que el tren i la carretera havien de solucionar tots els problemes i portar, riu Llobregat amunt, feina, progrés i benestar. La Junta de Carreteres de Catalunya havia projectat el 1848 tres grans carreteres que creuaven el Berguedà, però la

El 'Canari' de Cerdanya

EL TREN GROC HA GARANTIT DURANT DÈCADES L'ABASTIMENT DE MERCADERIES I EL TRANSPORT DE VIATGERS A L'ALTA CERDANYA; AVUI, MALDA PER NO DESAPARÈIXER

Jordi Pardinilla > TEXT I FOTOGRAFIA

Es diu que les plaques que es van instal·lar al forn solar d'Odelló van arribar a Cerdanya, els anys seixanta, carregades als vagons del Tren Groc, i que el peix fresc arribava de Perpinyà als restaurants i hotels de la Cerdanya gràcies al Train Jaune. Hi hagué un temps, fa més de 50 anys, que el transport de mercaderies s'havia fet amb absoluta regularitat gràcies al tren. Les màquines de la línia autònoma de la Cerdanya, nom que rep la línia de la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français), han arrossegat durant molts anys vagons de viatgers i de productes. Avui, però, el servei turístic de la línia és el principal reclam d'un tren simpàtic, fotografiat fins a l'última de les seves molles, que té, però, un important valor històric, patrimonial, ecològic i social. I malgrat tot, la línia ha estat penjant d'un fil en més d'una ocasió. I encara ara continua la batalla: el comitè d'usuaris del Tren Groc, que s'ha constituït fa poc, lluita per la modernització d'un servei que fa només dos anys es volia eliminar en el tram comprès entre la Tor de Querol i Font-romeu.

Més enllà de la màquina i dels vagons hi ha hagut i hi ha les persones. Per això

ens hem deixat assessorar per la gent del territori i hem entrevistat conductors, responsables de taquilles, controladors, caps de línia i caps d'estació.

Un metre de neu a la via. Guy Cassoly va néixer als Masos l'any 1946. Ara té 71 anys i és l'alcalde del seu poble des de 1983. Va entrar de conductor del Tren Groc amb 29 anys i va treballar-n'hi 26, fins el 1996. Parla del tren amb un punt de nostàlgia: «Si m'ho demanessin tornaria a fer de conductor, tot i que no era fàcil; per frenar la màquina i els vagons calia estar alerta per evitar que el tren llisqués. Això volia dir que no tots els vagons podien frenar al mateix moment. La nostra feina es feia més complicada quan havia nevat. Jo mateix havia enfilat des de Vilafranca de Conflent cap a Bolquera amb gairebé un metre de neu fresca a la via. I ens espavilàvem, perquè calia passar, potser a una mica més de la velocitat permesa per obrir-nos pas», explica Cassoly, amb un somriure maliciós sota el nas.

Guy Cassoly recorda com el tren l'utilitzaven les empreses, els veïns que no tenien cotxe, els treballadors que es

desplaçaven a altres localitats o els estudiants: «Recordo els joves que anaven a l'escola Lycée Le Mas Blanc, a la Guingueta d'Ix. És una llàstima que no s'hagi volgut potenciar, però penso que avui la regió Occitània està oberta a millorar el servei», conclou.

I n'ha viscut de tots colors, de la mateixa manera que els seus companys, com aquella vegada que es va incendiar la màquina tot arribant a Sallagosa. Però, sens dubte, el fet que recorda com si fos avui és el dia que es va trobar un nen estirat entre les travesses del tren: «Ja havia deixat enrere l'estació de Bolquera i veig uns quants metres enllà que a la via hi ha un forat. Era estrany. Redueixo la velocitat i freno a l'alçada d'aquell forat. I allí hi havia un nen que s'havia entretingut a treure tot el balast, entre travessa i travessa, per passar-hi la nit. Vam pujar-lo al tren i, en arribar a Font-romeu, li vam poder donar cafè calent perquè es recuperés. No m'oblidaré mai d'això», relata Cassoly.

Jean Louis Álvarez va néixer a Nyer l'any 1948, fill d'un asturià refugiat de la Guerra Civil. Ha estat molts anys cap de l'estació de Fontpedrosa i, posteriorment, cap de circulació de línia a l'estació de Vilafranca de Conflent. Actualment té 69 anys i de 1971 a 2008 va ser alcalde de la localitat. Álvarez ha estat protagonista directe de la història de la línia; ell va ser un dels sis expulsats de la SNCF

A l'esquerra, Jean Louis Álvarez.
A la dreta, Guy Cassoly.





de circulació de la línia, des de l'estació de Vilafranca de Conflent, tenia molta responsabilitat ja que era ell qui ordenava la marxa dels trens i controlava el creuament dels combois. «Ho fèiem amb el sistema de ràdio. Els conductors estan obligats a demanar al cap de circulació permís per iniciar la marxa. A diferència del que és habitual a la majoria de les línies de tren, a la del Tren Groc no hi ha senyalització vertical. Així que la seguretat passa en mans del cap d'estació. És l'única línia ferroviària de França que funciona amb aquest sistema», detalla Álvarez. «Quina importància ha tingut per a mi el Tren Groc? Penso en l'orgull d'haver pogut defensar un tren que és patrimoni de tots. El tren va revitalitzar aquestes comarques. Avui tots els trens petits de França són morts. Només queda, amb el nostre, el tren de Pinyes a Niça, i un altre a Chamonix», conclou.

Passatgers singulars. Entre les anècdotes que li venen al cap n'hi ha que, fins i tot, avui no es poden recollir en aquest article. Una de les explicables és la que va passar a l'estació de Vilafranca de Conflent. Era diumenge a la tarda. Arribava un tren de Perpinyà amb un vagó carregat d'ovelles. Calia transbordar-les a un vagó del Tren Groc. Es posaven en paral·lel els dos trens, amb els vagons de costat. I de l'un a l'altre, una passarel·la. «No era pas difícil de fer, oi? Ho havíem fet centenars de vegades!», exclama Jean Louis Álvarez, entre rialles. La qüestió és que la passarel·la no va quedar ben fixada i les ovelles, una darrere l'altra, unes 200, van quedar escampades entre les vies de l'estació. «A corre-cuita vam treure el corrent elèctric de les vies i després vam arregar-les totes. Sort vam tenir del pastor», descriu.

Josiane Vila té actualment 70 anys. Va néixer a París l'any 1947. Va començar a treballar a la SNCF l'any 1986, tot venent bitllets a les taquilles de l'estació

per les accions de protesta que es van iniciar en el territori contra la política de l'empresa, l'any 1985; un comitè de disciplina els va fer fora. «Al migdia del 6 de març de 1986, ens va comunicar que s'havia decidit acomiadar-nos. A les sis de la tarda, d'aquell mateix dia, ja no circulava cap tren a la meitat sud de França, en senyal de suport a la nostra causa. I s'havia anunciat, des del sindicat, que la circulació de trens a França quedaria totalment bloquejada. Aquella mateixa tarda-nit vam ser readmesos. Hi hagué pèrdua dels llocs de treball, però vam mantenir la línia», diu Álvarez, amb un

to encara reivindicatiu. «Els ferroviaris –*cheminots*–, el sindicat CGT i els alcaldes i consellers, de dreta o d'esquerra, vam guanyar el tren. Crec que avui, això, tothom ho reconeix.»

Álvarez va ser cap d'estació a Fontpedrosa durant disset anys. Amb el tancament de l'estació va ser traslladat com a cap de circulació a Vilafranca de Conflent, fins l'any 2003 quan es va jubilar. «He cobert les baixes i les vacances de molts companys a la pràctica totalitat de les estacions de la línia del Tren Groc. He treballat a totes, menys a Ur i la Tor de Querol», precisa. Després, com a cap

A dalt, de viatge amb el Tren Groc. Anys 80. A baix i d'esquerra a dreta, en Jean Louis Alvarez, en Guy Cassoly, l'Alain Nunez, en Jean Luc Molinier, en Serge Bastide i en Louis Palmarole // PROCEDÈNCIA: Georges Bartoli.



La lletera de Tuixent

L'ÀILLAMENT DEL POBLE I DE TOTA LA VALL DE LA VANSÀ HAN CONVERTIT LA LLETERA EN UN CORDÓ UMBILICAL IMPRESCINDIBLE PER UNIR AQUESTS POBLES AMB LA SEU D'URGELL

Eva Tomàs Gonfaus > TEXT // Ingrid Solé > FOTOGRAFIA

Llet, queviures, passatgers i un llarg etcètera. El Ramonillo, l'Horaci i la Carol són tres generacions que han fet i estan fent els revolts i el coll de la Trava de Tuixent a la Seu d'Urgell, i a l'inrevés, diàriament. Un trajecte que ha anat canviant al llarg dels anys i s'ha adaptat als nous temps i a les noves necessitats de la població de la vall.

Josep Masana Majoral (1933) és conegut com el Ramonillo de la *lechera* de Tuixent. Va néixer a la casa de cal Ramonillo prop de la carretera que va de Tuixent cap a Cornellana. «Quan tenia 20 anys em vaig treure el carnet de segona per poder dur el tractor de l'Ajuntament de Tuixent i després a Lleida per treure'm el carnet de primera per poder portar viatgers», diu.

El Ramonillo va baixar la llet, queviures i passatgers de Tuixent a la Seu

d'Urgell gairebé 40 anys. Des de finals de la dècada dels seixanta fins a la dècada dels noranta. «Tota la vida, des dels 25 anys fins que em vaig jubilar als 63. Baixava la llet, perquè llavors a la comarca no hi havia cotxes com ara. Als 25 anys ja treballava de transportista i des de la Seu d'Urgell feia la línia cap a Lleida i cap a Barcelona. Baixava fins al Poble Sec a buscar cervesa i aliments i sentia uns crits! També anava cap Tàrraga, Oliana, Andorra. No m'agradava perquè jo soc home de bosc. Amb menys calés volia ser lliure. 'Jo soc home de muntanya i vull viure tranquil', li vaig dir al *jefe*», recorda. Com que el seu cap no trobava ningú que fes la línia de Tuixent, perquè «els xofers no hi aguantaven, havien de ser fets com nosaltres, que ens hem criat aquí dalt», el Ramonillo va començar a portar la lletera de Tuixent cap al 1958.

Recorda perfectament tots els models de camions que va conduir: «Primer era un Ford, després un Ebro, també un Estrada i un Pegaso». Durant tots aquests anys seguia un horari estricte. «La feina l'havia de fer cada dia, i de dia de festa cap, eh! Sortia puntual a dos quarts de set del matí, a l'estiu una mica abans perquè la llet no es tornés agra i a les tres ja tornava de la Seu. Portava la llet a Lecherías La Seo de Urgel o a la Cooperativa del Cadí. Llavors es feia molta llet i ara ens diuen que en sobra». Pel que fa a la llet de Josa, el Ramonillo comenta que «un carro duia la llet de Josa a Tuixent, i cada dia ho feia un veí. Patien molt! i ara ens queixem massa». El Ramonillo recorda que «cobrava 300 pessetes per setmana treballant cada dia i el trajecte de passatgers valia 5 pessetes, després 10 i, més endavant, 25». També explica

L'Horaci Botella, el Josep Masana –Ramonillo– i la Carol Botella, als afores de Tuixent.

que «en temps de bolets es paraven alguna vegada amb els passatgers a mig camí a buscar-ne.»

Altres trajectes que feia eren cap a Gósol i cap a Josa. Els picadors de la fusta venien de Lleida i pujaven a la Seu, i el Ramonillo els portava després cap a Gósol. «La carretera cap a Josa era tan estreta que una roda del camió havia de passar per fora perquè no hi cabia, ja que era una carretera de pic i pala», assegura. També portava els músics i l'orquestra per les festes majors que tocaven un ball que es deia 'El ball de la lechera'. És una llàstima que no recordi la lletra de la cançó.

De Buenos Aires a Tuixent. Horaci Botella Soret (1951, Buenos Aires) és fill de pare republicà que va marxar després de la Guerra Civil. El 1985 l'Horaci es va establir a Tuixent, però anys abans ja hi anava. «Quan ens vam casar amb la Pepi, el 1975, vam anar a viure a Sant Cugat, més tard vam viure cinc anys a la Fullella, a les Garrigues, i després vam anar a viure a Tuixent. Jo treballava amb l'ordinador i tenia un company de feina que estiuava a cal Patracó, una casa que hi ha just a sobre el Molí de Fòrnols. Hi anava a passar algun cap de setmana, era pels volts de l'any 1972 i 1973. La Júlia [la filla petita] va néixer a les Garrigues i el Nadal del 1985 ja el vam passar a Tuixent. El 1988 vam obrir un restaurant al poble i al cap de deu anys, el 1998 vaig agafar la lletera», rememora.

El restaurant era a la Rectoria Vella, al costat de l'església, segueix explicant l'Horaci. «Erem quatre socis, dos amics meus, la Pepi i jo. Al cap d'uns anys la Pepi n'estava cansada i volíem tancar el restaurant. Però, què fariem? Aquí dalt la feina és temporal. Aquell mateix dia em va trucar el Ramon Nadal de la Seu d'Urgell. Ell tenia contractat el Ramonillo, el marit de la carter i l'anterior

xofer de la lletera que ja es jubilava. El Ramonillo era proveïdor del nostre restaurant a Tuixent i li havia comentat que volíem tancar el restaurant. Aquella mateixa tarda em va trucar el Ramon Nadal per si volia portar la lletera ja que el Ramonillo es jubilava. Em va dir que no tenia gaire temps per pensar-m'ho i vaig baixar a la Seu. Una vegada havia comentat al Ramon Nadal que tenia el carnet de primera de camió. Se'n va recordar i ell volia que portés la lletera una persona que visqués a Tuixent. El Ramon Nadal tenia magatzems de queviures a la Seu d'Urgell i Congelats Nadal també a la capital de l'Alt Urgell», relata. «El 1998 encara hi havia llet a Tuixent, la vaig baixar a la Seu un parell d'anys més. El 2000 la llet es va acabar i per això el 1999 vam vendre el camió i vam comprar una furgoneta de 9 places amb possibilitat de càrrega. Era una Iveco que portava un remolc al darrere i allà posàvem la llet. Cada vegada hi havia menys material per pujar i una carretera millor», afegeix. La rutina de l'Horaci era la següent: «Cada dia sortia a les 7,30 de Tuixent i a les 9,15 arribava a la Seu, descarregava la llet i feia els encàrrecs que m'havien donat. A les dues sortia de la Seu i pujava altre cop cap a Tuixent. També anava als magatzems a carregar verdures a Fruites Seu, o la carn. Carregava per a tots els pobles que hi havia del trajecte cap a Tuixent, passant pel Molí de Fòrnols, Fòrnols i Cornellana». L'Horaci feia aquest trajecte cada dia menys el diumenge i recorda que «quan el Ramon Nadal es va jubilar m'ho va passar a mi. El ministeri de Transports va fer un concurs, m'hi vaig presentar i em vaig quedar amb la llicència.»

De pare a filla. Fem l'entrevista via Skype ja que en el moment l'Horaci es troba a Polònia. Ara

El camió GMC, propietat de la família Nadal, que cobria la línia de les valls de Tuixent i la Vansa.

l'Horaci és jubilat i la Carol Botella, la seva filla, és qui porta la lletera. «Si no hagués passat la lletera a la Carol, la lletera ja no existiria», assegura. L'Horaci ha estat sempre una persona molt combativa, no ha tingut manies a l'hora de defensar la permanència de la lletera.

Els records del Ramonillo i l'Horaci són el present de la Carol Botella Giménez (1980) que, des del novembre del 2015, reparteix a tota la vall. «Feia temps que ho havíem parlat amb el meu pare abans que es jubilàs. Al principi pensava que no podia, però al final m'ho vaig pensar i m'hi vaig tirar de cap», explica.

La Carol és feliç portant la lletera i està molt contenta i agraïda: «Tothom m'ajuda, de vegades has de carregar sacs de 40 quilos. Si vols viure aquí dalt i amb un sou fix és una bona feina». La Carol, a més a més, és artista i artesana. Té El Petit Taller a Tuixent. Crea quadres, murals, pinta a mà peces de roba i un llarg etcètera. Una creativitat i un treball que compagina amb el dia a dia de la lletera. La lletera de Tuixent no és només trajecte i encàrrecs: és diàleg, vida, relació i connexió entre aquests pobles aïllats de muntanya. El Ramonillo, l'Horaci i la Carol són herois del territori pel fet de ser-hi sempre presents. Llarga vida a la lletera 🍄



MEMÒRIA FOTOGRÀFICA > PISCINES I LLOCS DE BANY



M5

Les grans obres de regadiu i les tolles dels rius eren aprofitades durant l'estiu per la canalla de la Seu, com aquests banyistes que gaudien del rec del Pla, vora el camí de Cerc.

AUTOR: FRANCESC PORTELLA

PROCEDÈNCIA: ARXIU COMARCAL DE L'ALT URGELL, FONS MARAVILLA



M6

Banyistes de la piscina municipal de la Seu d'Urgell, inaugurada feia ben poc, amb la tribuna del camp de futbol encara en construcció.

ANY: 1973

AUTOR: DESCONEGUT

PROCEDÈNCIA: FONS DE LA SERRADORA D'ADRALL

PATRIMONI

MARC MARTÍNEZ > COORDINACIÓ

ETNOLOGIA

Les pintures de Cal Santpere 74

JOSEP CARRERAS VILÀ [Berga, 1966. Historiador de l'Art]

HISTÒRIA

La ràdio franquista de Puigcerdà 76

JOSEP CLARA [Girona, 1949. Historiador]

ART

Paisatges cerdans de Bertrana 78

SANDRA ADAM [Puigcerdà, 1985. Llicenciada en Història de l'Art]

CRISTINA RIBOT [Llambilles, 1985. Doctora en Història de l'Art]

LLENGUA

El parlar dels pastors 80

ALBERT AUBET [Coll de Nargó, 1990. Geògraf]

GASTRONOMIA

Costella de porc amb peres 82

MARC MARTÍNEZ [Bellver, 1974. Treballador Social]

FAUNA

La guineu 84

JORDI DALMAU I AUSÀS [La Seu d'Urgell, 1972. Tècnic forestal i ornitòleg]

FLORA

Els vescs o viscs 86

PERE AYMERICH [Guardiola de Berguedà, 1963. Biòleg]



La Maria Teresa Musoll, de Cercs, amb una cassola de costella de porc amb peres.
FOTO: Ramon Vilalta.

El parlar dels pastors

L'ofici de conduir un ramat d'ovelles o de cabres porta aferrat un vocabulari intrínsec des de temps immemorials, que avui es va esborrant a marxes forçades

Avui [28 de juliol de 1995] és l'aniversari d'en Ramon de cal Naixo de Fígols i, com cada dia de l'any, treu el ramat a pasturar. Repassa lo sarró i pensa per dins «l'aiga ben fresca –i ben embolicada en paper de diari–, la brina, l'anorac, el ganivet i el cordill. No em deixo res». Agafa el ganxo i obre el corral a les *auvelles*. Una a una van sortint, amb ganes de pasturar, però sabent que els queda un llarg camí per recórrer abans d'arribar al seu destí. De fet, el camí de cada dia d'estiu: de coma de Roures s'enfilen cap al Tossal de la Bala, d'aquí cap a les Fonts, on s'abeuraran en uns coms, i llavors ja direcció al roc de Peguera fins arribar a Prat.

Avui, als seus setanta-dos anys, en Ramon Porta ja no puja cada dia d'estiu a Prat, però continua traient el ramat a pasturar, com ha fet tota la vida. Per a ell no és anar a treballar, simplement va a engegar-les. Ara amb menys *auvelles* i un escamot de cabres, sense fatigar-se tant, continua menant el seu bestiar cap a l'herba, juntament amb la Bruna, lo Xuxo i una tercera gossa que encara no l'ha batejada. La primera és una gossa d'atura catalana, mentre que els altres dos són de raça *border collie*, tot un mestissatge entre dues cultures pastorals, la catalana i l'angloescocesa.

Quedem davant de seva casa, obrim la porta del corral i observem com van sortint arrencant per enfilel el camí fins a un camp de l'Ansola. Un cop a lloc, i després de buscar el millor arbre,

ell s'asseu en un roc i jo m'ajac a terra, imitant les imatges típiques de pastors que hi ha en el meu imaginari. El so de les esquelles harmonitza el paisatge i comencem a parlar sobre les *auvelles*. Per entendre què estan fent li pregunto si *murrien* i abans que acabi ja exclama un «no! això és quan fa calor. Llavors es posen a munts i es queden quietes.»

A primer cop d'ull semblen totes idèntiques com dues gotes de llet, però no n'hi ha pas cap d'igual, n'hi ha d'*abruixonades* –sense banyes o amb banyes petites–, de bigarrades, d'altres *barbarines*... En Ramon les coneix totes per la cara i ho compara amb les persones: «Tanta gent i no n'hi ha cap d'igual». Observo també que varien amb la mida de la cua, unes la tenen més llarga que altres i m'explica que «les corderes s'han d'escuar, així als marrans els va més bé. Els fa nosa la cua.

També són més maques amb la cua tallada», com a bon pastor inclús vetlla per l'estètica del seu ramat.

La placidesa de la pastura sovint l'*estorben* els marrans. El temps de munta per excel·lència és la tardor «queden més prenyades i tot cap allà al setembre. Tot i que ara que van tipes es munten tot l'any», comenta en Ramon. En aquestes muntres «los marrans es fan unes tamborinades... Lo quin *gonye* queda amo. Quan hi va lo quin mana, els altres es retiren. Se n'han mort i tot a vegades, s'*obrixen* lo cap», explica.

Em fixo en què la mida de les esquelles canvia d'un a les altres, i és que tot té la seva raó de ser: «Les esquelles més grosses, a les

més bones o a les que no crien, mentre que les petites, a les *auvelles* que en fan dos. Així quan arribes al corral, els seus fills, pam!», conclou en Ramon. Dintre les que crien, també n'hi ha que s'*aforren*, és a dir, que perden el seu corder.

El ramat parla per si sol. Un exemple d'això n'és la percepció dels canvis de temps abans que el pastor. Quan comencen a saltar significa que hi haurà un canvi de temps imminent, gairebé impossible de percebre per part de les persones. «Quan senten a venir una tronada volen agafar el camí cap a casa, ho noten quan vol pedregar!», exclama en Ramon.

Fent un repàs a la seva vida de pastor, m'explica amb nostàlgia quan anava a conlloc a Ares amb altres pastors de pobles veïns. Llavors, abans de pujar les ovelles a la muntanya les marcava amb una 'O' d'Obiols –el cognom de la seva esposa–, utilitzant pega calenta i l'ajuda d'un ferro, als corrons. També recorda tot un seguit de carrerades per on feia passar el bestiar i comenta que «abans n'hi havia moltes, però ara s'han esborrat», igual que les saleres que se situaven amb rocs plans en els planells per tirar-los sal. Tota una sèrie d'aspectes que venen de molt lluny i que amb el pas dels anys han anat caient en l'oblit.

Després de fer un repàs al passat tornem al món actual del ramat i em dona *catra* de la utilitat del ganivet. «Quan es boteixen d'alfals o això, cop de ganivet al cantó *esquert* perquè no s'*arrebenton*, de vegades les salvo i de vegades no», explica en Ramon. Quant al cordill, un

Bastó de pastor amb ganxo.

FOTO: Ramon Vilalta.



altre estri elemental al sarró, sempre va bé per si se n'ha de lligar alguna per arrossegar-la o estacar-la en algun lloc per anar-la a buscar més tard.

La fusta dels bastons. Un altre element cabdal en el món pastoral és la

fusta que s'utilitza per als bastons, ja portin ganxo o no. En aquesta zona aquests acostumen a ser d'avellaner, tot i que el quin té ara és de sarga, un arbust de ribera. «És el millor que he tingut mai, encara no l'he pogut trencar», comenta en Ramon tot content.

A dalt, en Ramon Porta i el seu gos Xuxo; la història viva de la vida pastoral figolana. A baix, la Dolors Obiols i en Ramon munyint les cabres.

La Bruna, lo Xuxo i la tercera en discòrdia de l'equip caní van fent la seva feina. Amb pràcticament una mirada saben què vol dir el seu amo, i s'imposen d'una manera majestuosa sobre el bestiar, fent-lo anar cap allà on volen, sense cap lladruc, simplement amb la seva presència volàtil d'un lloc cap a l'altre. «Aquesta última les *nyaufa* –les mossega– una mica massa per això», es lamenta en Ramon. I és que no tots els gossos surten iguals, amb el mateix fer, poden sortir bons i no tan bons.

Tot contemplant el bestiar em comenta «quan veus que mengen et distreu, estàs content. Ara mires com menja una, ara l'altra, i sempre les has d'anar *agoitant* per veure què tenen». Ajaguts al tros mentre pasturen tranquil·lament, em passa pel cap si les reconeixerà totes. Li ho pregunto i sense dubtar-ho ni un moment em diu que sí, fins i tot els corders de cada una. I m'ho demostra assenyalant-me mare i filla dins del ramat. Tota una lliçó de mestratge, dedicació i estima a l'ofici.

De sobte comencen a fer uns moviments estranys entre elles mateixes, s'estan cargolant, i és que quan es cargolen és senyal inequívoc que volen marxar. Ja en tenen prou d'aquest tros. Ara cap a un altre, a vora de Segre per estar fresques i que rostollin –mirin si hi ha gra– una estona, i d'aquest a *esporret* cap a Clot de Comes, l'Aubac i cap a casa altre cop, que per avui ja en tenen prou.

Obre el corral de la forma que creu més adient i mentalment comença «una, dues, tres, vint, cent...» i així fins a l'última compta les seves *auvelles* i cabres mentre passen pel millor comptador de tots, la porta d'entrada al corral. Li pregunto si les hem tornat totes, i tot somrís, em fa que sí amb el cap.

La guineu

L'astúcia d'aquest gos salvatge va fer saó a l'enteniment de la gent antiga, que hi van veure un símbol d'enginy i d'engany, alhora que un caçador que volien caçar

Els humans tenim una relació especial amb els cànids, aquella família de mamífers de l'ordre dels carnívors que ens és molt familiar perquè hi pertany el que diuen que és el nostre millor amic, el gos. Diuen que la relació ve de lluny, de quan al Quaternari vam aprendre a cooperar, a treure profit l'un de l'altre, recíprocament. Però especial no vol dir sempre bona. També hi ha cànids que figuren al capdamunt dels animals odiats i perseguits a moltes cultures. Especialment un de nom curt i màgic. Però avui no és d'aquest que parlarem, sinó d'un altre membre d'aquella família que a Europa només té 3 de les 35 espècies que hi ha al conjunt del món. Avui dediquem aquesta finestra faunística a una de les espècies més conegudes, properes i generalment poc estimades que tenim: la guineu.

La guineu, guilla o guillot (*Vulpes vulpes*) és, sens dubte, un dels animals

més populars de les nostres contrades. Té una distribució mundial amplíssima que cobreix tot l'hemisferi nord. Això facilita que se n'hagin descrit 44 subespècies, que en són moltes. La nostra, la ibèrica, es va descriure científicament el 1907. Estudis més recents, però, van concloure que a Europa no es poden determinar prou bé les diferències entre subespècies. Vicissituds taxonòmiques a banda, la guineu és de la mida d'un gos mitjà si fa no fa, de color marronós per sobre, amb la gola, el pit i la panxa blanquinosos i les potes més fosques.

Ara bé, la variabilitat de coloració entre individus és molt notable, i n'hi ha de més rogencs, de més foscos i de més clars. Sigui del color que sigui, del cap en destaquen les orelles, una mica grosses i triangulars. La cua és llarga i tofuda, molt característica, amb una taca blanca a la punta. Quan les guineus emmalalteixen, sovint es coneix

perquè la tenen com un pal d'escombra. Tot i tenir uns bons ullals, la seva dieta és omnívora, i si no troba tall s'agafa al que hi hagi: insectes, fruita o restes d'animals morts. Caça bé, però s'acostuma fàcilment a la vida reglada dels abocadors, dels canyets i de les vores dels refugis de muntanya. És el que s'anomena una espècie oportunista, és a dir, que sap treure profit del que té a l'abast.

Arreu del país. Del seu comportament caldria destacar-ne la vida més aviat solitària que porta, i la seva gran capacitat d'adaptació al medi. Per això en trobem arreu del país, i naturalment a les comarques de l'àmbit d'aquesta publicació. De la plana cerealista als boscos caducifolis, de vora mar a l'alta muntanya. L'espectre de distribució de la guineu és molt ampli, tant com la seva dieta que ja hem esmentat. Pel que fa a l'altre gran reque-

riment, una llar on tirar endavant la descendència, no és exigent, sempre que no se l'acampi a foc i sang. Cria en caus que excava a talussos de terra o entre els rocs d'edificis abandonats, esculleres de canalitzacions, munteres de troncs i gairebé qualsevol refugi on pugui parir i alletar amb tranquil·litat els tres fins a dotze cadells que pot tenir. La productivitat varia en funció de la disponibilitat de menjar i de la densitat guineuera de la contrada.

La vida social de la guineu és rica i variada, com passa al conjunt de la família a què pertany.

Les cuques grosses i els petits mamífers dels prats alpins no s'escapen del nas fi de la guineu, que sovint hi puja a fer un bon àpat.



Les primeres de moltes

A més de ser animals amb una elaborada comunicació mitjançant l'expressió facial i la posició de la cua, les relacions socials de les guineus poden anar des de l'estabilitat duradora d'una parella, passant per mascles amb més d'una femella, fins a grups de femelles assistents d'una que es reproduïx. Els experts han trobat que aquesta espècie pot emetre gairebé una trentena de sons diferents. El territori el marquen amb l'orina i les femtes, aquells cagallons de gos mitjà que es troben tot sovint cada tants metres a les vores dels camins, a terra mateix o sobre un roc.

Com a bon cànid, té un nas finíssim i una oïda extraordinària. Tan bona que pot sentir com van i venen els ratolins sota un tou de neu. Llavors, els va seguint i quan li sembla que hi és just a sobre, fa un bot per guanyar potència i es clava, gairebé literalment, a la neu per agafar-los d'una ràpida queixalada. Ho fa a l'estil dels grans mussols del nord d'Europa, que també cacen petits mamífers sota la neu, només guiats pel seu increïble sentit de l'oïda. Un altre tret familiar que la guineu també llueix és la resistència. Les guineus cobreixen bones distàncies en poc temps, i són capaces de caminar de pressa o córrer al trot durant una bona estona.

Un animal espavilat. Però potser la característica més remarcable de la guineu, si més no aquella en què més s'ha fixat la saviesa popular, és la seva astúcia. A totes les cultures de les terres on n'hi ha se la té considera com un dels animals més espavilats. Nogensmenys, algunes de les faules més antigues que es coneixen la tenen com un dels protagonistes més destacats. Una astúcia lligada a vegades amb un punt de fatxenderia que pot acabar-se-li gi-



Les primeres excursions de la meua vida les vaig fer amb el meu pare. Alguns dissabtes al matí anàvem a caminar. En recordo una especialment, llàstima que la seva data va salpar del moll de la meua memòria fa temps. El cas és que un dia vam anar d'excursió amb un company de classe veí del barri. Vam caminar pels Setinfers, un dels llocs més fantàstics de vora la Seu, amb uns xaragalls d'argila rogenca immensos. De sobte, un bon tros enllà d'on érem, algú de nosaltres va exclamar un «mireu!», que ens va alertar a la resta. Passava una guineu d'un color marró granatós. No la vam veure gaire estona, però n'hi va haver prou per quedar gravada en un petit plec del meu caparró. Crec que va ser la primera vegada que en veia una, si més no de dia. Perquè potser la primera primera va ser una nit tornant de Cabó, on solíem anar quan era petit. Sempre volia estar ben despert i assegut ben bé al mig del seient del darrere per si un animal travessava la carretera entre aquest poblet mil·lenari i Organyà. Amb els anys n'he anat veient bastantes, de guineus. Algunes de molt ben vistes, d'altres tot just d'esquitllada conduint. Un cop vaig estar a punt d'atropellar-ne una precisament al pont del riu de Cabó, pujant cap a la Seu. Sort que la vaig veure a temps, perquè, quina pena, quantes en moren cada nit sobre l'asfalt! 🐾

rant en contra, segons la moral final d'algunes rondalles.

La gent del país sempre l'ha vista com un animal aprofitat, capaç de fer veure el que no és per obtenir el que vol. 'Ser una guineu' és una manera de dir que s'és astut per aconseguir allò que hom desitja, si cal dissimulada-

ment, sense fer soroll. Per això i per la seva capacitat depredadora, hi ha mils de casos de guineus que han assaltat galliners, amb la corresponent persecució per part de l'home que això ha engendrat. Això i la seva preuada pell, quan era motiu de negoci aquí i a tants i tants altres llocs 🐾.

Ben mirada, la guineu és dels animals més bonics que tenim.

Neu del CADÍ

*...tou, cremós i amb aromes
que evocuen l'essència del Cadí.*

