



CONVERSA

Llorenç Birba

HISTORIADOR I MEMBRE
DE LA FAMÍLIA FUNDADORA
DE LA FÀBRICA DE
GALETES DE CAMPRODON

RETRAT DE FAMÍLIA

**Can Telledes
de Sant Feliu**

UNA FAMÍLIA PAGESA
ADAPTADA A LA
REALITAT CANVIANT

PERFILS

Joan Viñas

PAGÈS DEL TERRAPRIM,
DEL MAS PAU DE LES
ALZINES DE VILAMARÍ

Isabel Expósito

SEGUIDORA DELS PASSOS
DEL SEU PARE, CANTAIRE
DE LES PLANES

Emili Casas

EN 'MILIU' SABATER,
RÀPID I INSTITUCIÓ DEL
BARRI VELL D'OLOT

Climent Pont

PAGÈS, TRANSPORTISTA
I MADUXAIRE DE
LA VALL DE LLÉMENA

Rosa Vila

RAMADERA AMB SEGELL
ECOLÒGIC DE FOGONELLA,
A LA SERRA CAVALLERA

INDRET

La Vall de Bianya

UNA MIRADA

**Santa Bàrbara
de Pruneres**

A PEU

**De Crespià
a Maià de Montcal**

**Les fondalades
de Bolòs**

les garrotxes

www.garrotxes.cat

DOSSIER

TRAGINES I TRANSPORTS

43 pàgines dedicades a carreters i a conductors, a recaders,
a traginers, que a peu, a bast, en carros o vells camions
transportaven mercaderies de la muntanya al pla, del poble
a la ciutat, en uns temps en què les dificultats
alentien els viatges però refermaven
les relacions humanes





Fundació Caixa Girona



Fundació Caixa Girona Obra Social

C. Ciutadans, 19, 17004 Girona
Tel. 972 20 98 36 / Fax 972 20 94 14



Centre Cultural de Caixa Girona Fontana d'Or

C. Ciutadans, 19, 17004 Girona
Tel. 972 20 98 36



Jardí Botànic de Caixa Girona

Cap Roig - Calella de Palafrugell
Tel. 972 61 45 82



Parc d'Escultures

Cap Roig - Calella de Palafrugell

Festival Jardins de Cap Roig

Cap Roig - Calella de Palafrugell
www.caproig.cat



EDITA >
 Editorial Gavarres, SL
 Germà Agustí, 1
 17244 Cassà de la Selva

REDACCIÓ >
 Telèfon 972 46 29 29
 revista@garrotxes.cat
 www.garrotxes.cat

SUBSCRIPCIONS I PUBLICITAT >
 Telèfon 972 46 29 29
 comercial@garrotxes.cat

DIRECTOR EDITORIAL >
 Àngel Madrià
 angel@garrotxes.cat

DIRECTOR >
 Ramon Estéban
 ramon@garrotxes.cat

COORDINADOR PLA DE L'ESTANY >
 Guerau Palmada

COL·LABORADORS >
 Joan Anton Abellan
 Joaquim Agustí i Bassols
 Tavi Algueró

Fidel Balés
 Pitu Basart
 Emili Bassols
 Anna Bonfill
 Gemma Busquets
 Miquel Campos
 Marta Carbonés
 Jordi Casas
 Pere Castanyer
 Salvador Comalat
 Ernest Costa
 Jordi Curbet
 Josep Curto
 Anna Diago
 Pere Duran
 Joaquim Ejarque
 Esther Fabrellas
 Carles Feo
 Jordi Galofré
 Josep Garcia
 Martí Gironell
 Joan Juanola
 Josep Marmi
 Marta Masó
 Antoni Mayans
 Domènec Molí
 Anna Noguer
 Joan Oller
 Rosa Pagès
 Miquel Peral
 Eudald Picas
 Anna Pons
 Joan Pontacq
 Xavier Puigvert
 Jordi Pujiula
 Quim Roca Mallarach
 Miquel Rustullet
 Ester Sala
 Joan Sala
 Ricard Sargatal
 Tura Soler
 Joaquim Tremoleda
 Arnau Urgell
 Àngel Vergés
 Josep Vilà
 Xavier Xargay

EDICIÓ DE TEXTOS >
 Pitu Basart
 Núria Ferriol
 Carme Xifre

DISSENY I MAQUETACIÓ >
 AMDG (Jon Giere)

IMPRESSIÓ >
 Agpograf

DISTRIBUCIÓ >
 GLV

DIPÒSIT LEGAL >
 GI-381-2008

ISSN >
 2013-3707

ALTRES PUBLICACIONS DEL GRUP
 www.gavarres.com
 www.cadipedraforca.cat
 www.alberes.cat

PUBLICACIÓ ASSOCIADA A >



> Premi APPEC 'Millor Editorial en Català 2008'



FOTO PORTADA:
 JON GIERE

les garrotxes

4-5

PRIMERS RELLEUS EL TERRAPRIM, TAN A PROP I TAN LLUNY

ERNEST COSTA (TEXT) // ROSA PAGÈS (IL·LUSTRACIÓ)

7-11

ACTUALITAT

12-19

CONVERSA LLORENÇ BIRBA

RAMON ESTÉBAN (TEXT) // EUDALD PICAS (FOTOGRAFIA)

20-24

RETRAT DE FAMÍLIA CAN TELLEDES DE SANT FELIU DE PALLEROLS

JOSEP VALLS (TEXT) // ANNA PONS (FOTOGRAFIA)

26-35

PERFILS

JOAN VIÑAS / ISABEL EXPÓSITO / EMILI CASAS / CLIMENT PONT / ROSA VILA

XAVIER XARGAY, MARTA CARBONÉS, JOAN OLLER, PITU BASART, ARNAU URGELL (TEXT)
 PERE DURAN, ANNA PONS, SALVADOR COMALAT I JOAN OLLER, ARNAU URGELL (FOTOGRAFIA)

37-79

DOSSIER TRAGINES I TRANSPORTS

RAMON ESTÉBAN I GUERAU PALMADA (COORDINACIÓ)

81-99

PATRIMONI

ARQUITECTURA // ARQUEOLOGIA // HISTÒRIA // NISSAGUES // LLEGENDES
 AIGUA // FAUNA // FLORA // PLANTES I REMEIS

100-103

INDRET LA VALL DE BIANYA

MARTA MASÓ (TEXT) // QUIM ROCA MALLARACH (FOTOGRAFIA)

104-107

UNA MIRADA EN EL PAISATGE SANTA BÀRBARA DE PRUNERES

JOSEP VALLS (TEXT) // JOAN JUANOLA (FOTOGRAFIA)

108-111

A PEU

DE CRESPIÀ A MAIÀ DE MONTCAL

JOAN PONTACQ (TEXT I FOTOGRAFIA)

LES FONDALADES DE BOLÒS

JOAQUIM AGUSTÍ I BASSOLS (TEXT I FOTOGRAFIA)

112-113

MEMÒRIA FOTOGRÀFICA EL TREBALL A LA FÀBRICA

JORDI PUJIULA (TEXT) // ANNA BONFILL (RECERCA FOTOGRÀFICA)

CONVERSA AMB L'HISTORIADOR I EMPRESARI JUBILAT DE CAMPRODON.

Haver menjat una galeta Birba o haver llegit en algun lloc l'expressió 'Vall de Camprodon' és una cosa que segurament hem fet tots. Doncs bé, tant amb una cosa com amb l'altra, aquest home hi té molt a veure: la seva família va fundar i va portar durant molts anys la cèlebre fàbrica de galetes i ell mateix, com a erudit i activista cultural, va introduir aquell topònim per referir-se a la comarca del seu poble. Si voleu conèixer la història d'aquesta part del país heu de parlar amb ell.

Ramon Estéban > TEXT // Eudald Picas > FOTOGRAFIA

Birba Llorenç

—El cognom Birba no és pas de Camprodon. D'on ve la seva família?

—«Venim de l'Alt Empordà, de la Selva de Mar. Hi ha una casa que en diuen la Birba vora el cap de Creus, però no hi té pas res a veure, o potser hi estem relacionats, però de molt lluny. Sabem que deu generacions enrere, els Birba eren pagesos i que aleshores un d'ells es va dedicar a la pesca. El testament d'aquest home és la primera referència documental que tenim dels nostres avantpassats. Estem parlant del final del segle XVII.»

—I quan van traslladar-se cap aquí?

—«Va ser en època de l'avi Daniel, que havia nascut el 1860. Eren deu germans i el meu avi era del mig. Es va haver d'espavilar i va marxar a treballar a una fàbrica tèxtil d'Olot. Feia

d'escrivent i tot sovint havia d'anar a Barcelona perquè els amos hi tenien un despatx, allà. Pel que fos, un dia va conèixer la família Cordoní Tresserras, d'aquí, de Camprodon. Es va casar amb la filla d'aquella gent, amb la Maria Anna, que seria la meva àvia. El pare d'ella, juntament amb l'avi, va comprar una casa a Camprodon, al costat d'on ara hi ha el Casal. Als baixos van posar-hi una botiga que venia una mica de tot, des de queviures fins a escombres.»

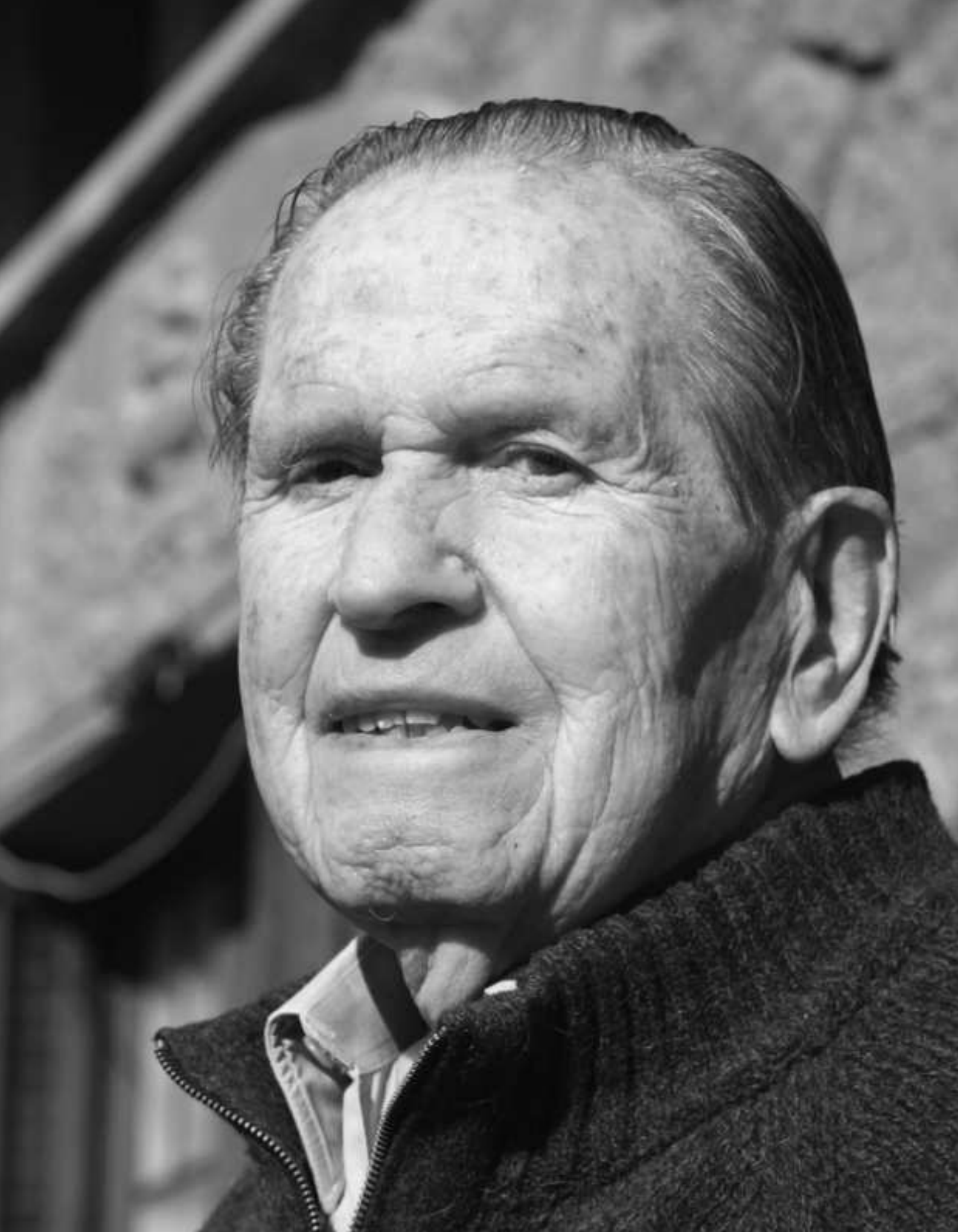
—També van tenir molts de fills.

—«Sí, van ser set germans: en Llorenç, que seria el meu pare; en Sebastià, l'Antònia, en Quimet, la Montserrat, en Josep i en Francesc. Dos van ser metges; dos més capellans; l'Antònia (que es va casar amb

en Josep Serra, la primera persona que va recollir les dades meteorològiques de Camprodon) i la Montserrat, que es va fer mestra i també es va casar. El meu pare va continuar a la botiga.»

—Com va anar, que comencessin l'elaboració de galetes?

—«Es veu que als estiuejants els agradava la rebosteria, i el meu pare va veure l'oportunitat d'ampliar la botiga amb pastisseria. Per aprendre'n va anar a treballar a can Plaja de Girona i, de tornada a Camprodon, va muntar l'obrador i començà amb el nou ofici. A l'estiu, la rebosteria tenia sortida, però a l'hivern, sense els forasters, es veu que no funcionava. Uns amics li van dir al pare: 'Per què no fas galetes, que es conserven?', i ho va provar. Als primers



RETRAT DE FAMÍLIA CAN TELLEDES DE SANT FELIU DE PALLEROLS. *A un parell de quilòmetres al nord de Sant Feliu de Pallerols apareix sobre unes ondulacions de prat l'ermita de Santa Cecília. La conservació i cura d'aquesta ermita i l'encontorn més immediat la fa Pere Solà, en Pere de can 'Teïedes', la casa habitada més a prop. D'ell i la seva família vol ser aquest retrat, una família que és signe vivent de com s'ha anat transformant allò que abans tothom coneixia com 'la vida a pagès'.*

Josep Valls > TEXT // Anna Pons > FOTOGRAFIA

L'adaptació als temps

Can Telledes (quasi tothom pronuncia *Teïedes*) es veu de lluny i bé. És una casa sola i destacada en un planell, encarada a llevant i de sòlid, auster aspecte, a tocar la via verda, antic traçat de la línia del tren d'Olot. La toponímia sembla indicar, segons unes investigacions fetes des de la pròpia casa, que en el lloc degué haver-hi en temps reculats alguna abundor de tells, que en aquest rodal de la Garrotxa en diuen *tei*, és clar. Al primer cant del *Canigó* de mossèn Cinto Verdaguer hi ha uns versos deliciosos referits a l'arbre i a la flor de la til·la: *Los tells que'l bes de l'ayre fa remoure / flors nevades y rosses dexten ploure*.

És una casa que forma part del paisatge de la infantesa de molts

santfeliuencs, perquè aquelles correes pels afores del poble de fa anys, quan la mainada passava hores fora de casa, jugant i voltant pel poble, sovint es produïen cap a aquesta banda nord on hi ha la font de la Teula, la Fontana, l'ermita de Santa Cecília, la font del Mosquer i aquell indret que en deien 'la piscina', un tram de riera amb unes característiques especials en forma de bassa més o menys quadrada i reguladament fonda. Tornar al veral, als vells escenaris, transporta i pot arribar a emocionar. Aquesta vall d'Hostoles és un paisatge per ser contemplat cada dia i viscut a la tardor, quan els boscos prenen tots els tons del color de la ploma i el pèl de la cacera.

Dues coses criden l'atenció només de passar el dintell de la porta de la casa: les ufanoses plantes de l'entrada i els quadres penjats per les parets, la majoria signats pel fill d'en Pere, en Josep Solà, que és qui ens rep amb tota cordialitat. És fosc, però només són quarts de set de la tarda. A pagès i a l'hivern, el recolliment comença molt aviat, i és que estem passant els dies més curts de l'any. «Totes aquestes plantes, i moltes més que no té aquí a l'entrada, són la passió de la meva mare, Lourdes. No sé com s'ho fa, però mira que en són, d'ufanoses i verdes... nosaltres n'hem tingut alguna a dalt, i se'ns ha mort en pocs dies. La mare les tracta d'una mane-

JOSEP VALLS [Sant Feliu de Pallerols, 1944. Escriptor]
ANNA PONS [Barcelona, 1964. Fotògrafa]



ra especial, les estima, i aquest deu ser el resultat.»

Els quadres que pinta en Josep, tots a l'oli i signats 'Talledes', no només són de tema paisatgístic com seria habitual en aquests voltants d'Olot. Hi ha còpies de grans mestres de la pintura, hi ha figura humana, hi ha algun bodegó. I també hi ha quadres del seu germà Salvador, un dels quals ocupa el que en podríem dir el lloc d'honor, al menjador, sobre la llar de foc, que a hores d'ara crema amb tot vigor per combatre la nit de gener.

Quan es casaren en Josep i la Dolors, ara ha fet vint-i-cinc anys, van habilitar el que era el graner i ampliaren l'habitatge per instal·lar-

s'hi; però avis, fills i néts viuen en la mateixa casa. Qui la comprà va ser el pare d'en Pere i avi d'en Josep, l'any 1947. La casa i les terres van costar cent mil pessetes (600 euros), cosa que porta a pensar que, amb aquesta quantitat de diners, amb prou feines avui n'hi hauria per a dos o tres sopars en algun restaurant del firmament de la Michelin. «Quan morí l'avi —diu en Josep— jo tenia nou anys. El pare m'explicava que l'avi va voler fer un pou, tant sí com no, aquí, a tocar la casa. Es veu que hi havia molta pedra... bé, encara hi deu ser. Però l'avi era un tossut obstinat i vingà: a fer un pou, que costà molt. Mira si devia costar que en va pagar la meitat del que havia pa-

gat per la casa i les terres comprades pocs anys abans.»

En aquell temps a can *Teïedes* hi havia els camps de conreu i el bestiar, com a la gran majoria de cases de pagès, és clar: vaques de llet, porcs d'engreix i venda, gallines, conills, oques i ànecs. En Pere, fill de qui havia comprat casa i terres, anava entreveient i quasi endevinant que fer de pagès amb aquell sistema no tenia pas un futur gaire assegurat. A part de la difícil sortida del que s'hi produïa, la feina era un esclavatge continuat, i a més era una feina dura que requeria grans dosis d'esforç i sacrificis. Però per a l'avi no hi havia alternativa, calia seguir com tothom, amb bestiar i treballant la terra, l'home estava con-

La família Solà-Barnadas al davant de la casa. A l'esquerra, es pot veure la maquinària que fan servir per fer les feines forestals.

MEMÒRIA FOTOGRÀFICA > EL TREBALL A LA FÀBRICA



M3

Les adoberies de Banyoles es van construir prop dels diversos recs d'aigua que travessaven i envoltaven la ciutat, sovint en zones amb pendent per aprofitar encara més la força de l'aigua. A la imatge, sis homes treballen en diversos processos del treball de la pell.

ANY: AL VOLTANT DE 1910

AUTOR: DESCONEGUT

PROCEDÈNCIA: FONS D'IMATGES DEL CONSELL COMARCAL DEL PLA DE L'ESTANY



M4

Eliseu Santamaria Suades va iniciar l'any 1920, a Banyoles, un taller de torneria de fusta, especialitzat en la fabricació de mànecs de pic i de peces tornejades per a la indústria tèxtil.

ANY: 1950

AUTOR: DESCONEGUT

PROCEDÈNCIA: FONS D'IMATGES DEL CONSELL COMARCAL DEL PLA DE L'ESTANY

DOSSIER

TRAGINES I TRANSPORTS

RAMON ESTÉBAN I GUERAU PALMADA > COORDINACIÓ



Un tragner, possiblement de Tregurà, davant de l'hostal del Sol, de Vilallonga de Ter, a finals del segle XIX.

FOTO: Arxiu Miquel Peral.

Els matxos carregats [PÀG. 38]

RAMON ESTÉBAN [Olot, 1961. Periodista]

Per camins de bast [PÀG. 40]

JOSEP VILAR [Argelaguer, 1961. Enginyer tècnic agrícola]

En Nofre d'Oix [PÀG. 46]

JOSEP VILAR

Traginers al Pla de l'Estany [PÀG. 48]

MIQUEL RUSTULLET [Banyoles, 1945. Activista cultural]. JOAQUIM EJARQUE [Girona, 1946. Activista cultural]

Territori dels matxos [PÀG. 52]

MIQUEL PERALS [Setcases, 1941. Enginyer de monts i economista]

Amunt i avall amb el Galant [PÀG. 56]

RAMON ESTÉBAN

Cançons per anar fent via [PÀG. 58]

JOSEP GARCIA [Sant Esteve d'en Bas, 1969. Músic i mestre especialista de música a Educació Infantil i Primària]

Transportar, un verb difícil [PÀG. 62]

DOMÈNEC MOLI [Figueres, 1933. Escriptor]

L'Anònima estrena locomòbil [PÀG. 66]

JOAN OLLER [Olot, 1958. Periodista]

Els cotxes de can Minguet [PÀG. 70]

ANNA DIAGO [Sant Joan les Fonts, 1976. Periodista]

A Barcelona amb farcell [PÀG. 72]

ANNA NOGUER [Porqueres, 1983. Periodista]

El meu pare era 'recader' [PÀG. 74]

JORDI GALOFRÉ [Barcelona, 1943. Historiador]

Perfils: Pere Torrent Serra, en Plansamata / En Brunet de can Carreras En Josep Congost, carreter [PÀG. 61 / 76 / 78]

TURA SOLER / GEMMA BUSQUETS / GUERAU PALMADA



DOSSIER TRAGINES I TRANSPORTS

Els matxos carregats

Ramon Estéban > TEXT

Un home, un matxo i uns sarrions. Durant segles, el món ha funcionat a partir d'aquesta mínima estructura de transport. El temps discorria amb parsimònia, la gent sabia quina hora era –més o menys– mirant el sol i les mercaderies acabaven arribant al seu destí al ritme que marcaven els matxos o els grinyols dels carros, ni més a poc a poc, ni més de pressa. El traginer i el matxo eren gairebé companys perquè depenien l'un de l'altre. Si l'animal no creia –explica en Pere Plansamata, de Mieres– a vegades calia «fotre-li alguna *verdalaga*», però si feia falta, el traginer mateix carregava algun sac a l'esquena. Els cavalls que tiraven el carro amb què en Lluís de can Tresserres d'Olot, conegut com l'Artista, recollia i repartia paquets, paraven davant dels bars sense que el seu amo els hagués d'avisar. Hi havia temps per a tot, no venia ni de cinc ni de deu minuts. Els empleats de can Minguet de Sant Joan les Fonts passaven pels carrers cridant: «Hi ha alguna cosa?», perquè els veïns sabessin que es disposaven a fer un viatge cap a Olot. I amb les mercaderies es transportaven també les notícies d'un lloc a un altre. El traginer ocupava un lloc estratègic, en la societat.

Els vehicles motoritzats, la substitució dels camins per carreteres i les presses de la societat urbana

van sentenciar aquest estil de vida fa tot just mig segle, i fa menys temps encara a les zones d'accés més difícil, com l'Alta Garrotxa i la vall de Camprodon. El record d'aquesta gent és ben viu. N'hi ha que encara estan entre nosaltres i poden explicar en primera persona una feina que a les generacions més tendres els semblarà inversemblant. Com comprovarem en els articles que vénen a continuació, a les nostres comarques l'ofici de traginer estava molt lligat a les feines del bosc, bàsicament la tala d'arbres i l'elaboració de carbó. També de la mineria. Però com que calia amortitzar-los al màxim, els animals s'usaven igualment per a les feines del camp i, ocasionalment, per a altres finalitats. Les colles de traginers de Setcases, per exemple, intervenien decididament en rescats d'excursionistes, però un cop van desmuntar les restes d'un avió que s'havia estavellat a les seves muntanyes i en un tres i no res les van baixar a cavall per vendre-les com a ferralla; a la vall de Camprodon era habitual llogar-se per dur senyors de la capital a passejar muntanya amunt; els Espuña de Riudaura cedien els seus matxos per fer l'arrastre de les curses de braus d'Olot... I, per descomptat, es feia contraban, aprofitant que es tenia la frontera tan a mà.



Com moltes professions d'abans de la industrialització, era un ofici molt dur, per al qual calia un esforç físic, i que no estava exempt de riscos. Els traginers es passaven el dia a la intempèrie, de sol a sol, moltes vegades després de complir amb les tasques obligades de les cases de pagès. Seria aquesta duresa el que justificaria la fama de renegaires que tenien? La veritat és que hem aconseguit arreplegar un bon mostrari de frases que a més d'un li provocaran mal d'orelles. És clar que, d'altra banda, també se'ls atribueixen cançons, de les quals us hem fet una selecció. Així mateix hem recollit testimonis del trànsit cap al transport motoritzat, una evolució que es nota a partir de la dècada de 1920. Va ser un gran avanç, certament, però vist des dels nostres dies, resulta un món força precari. La potència dels motors era limitada i les carreteres eren camins d'aventura. Per això i perquè encara tardaria molt a crear-se el servei de grues, el xofer havia de ser sobretot un bon mecànic. I, és clar, els accidents fatals estaven a l'ordre del dia.

Us convidem, doncs, a seguir el matxo o, si ho preferiu, pujar al cim del carro o un d'aquells camions primitius i conèixer en Nofre d'Oix i els Catiu de Tortellà, que ens presenta en Josep Vilar;

les històries dels valencians i d'en Boquica, escrites per en Fidel Balés i en Martí Gironell; la corrua de colles de la vall de Camprodon i personatges d'aquella terra com en Roman Carlon, amb qui ha parlat en Miquel Perals; traginers de la comarca de Banyoles que ens aporten en Joaquim Ejarque i en Miquel Rustullet, com ara en Miquel Oliveras i l'Antoni Riera; la família Espuña de Riudaura, amb qui ha parlat aquest articulista; en Brunet de can Carreras de Banyoles, de la mà de la Gemma Busquets; en Plansamata de Mieres, presentat per la Tura Soler... De *recaders* i traginers urbans d'Olot ens en fan cinc cèntims en Domènec Moli i en Jordi Casas; en Jordi Galofré ens explica històries del *recader* Farriol, i l'Anna Noguer, dels Cros, tots ells de Banyoles. Els pioners del transport motoritzat els tenim representats amb els Minguet de Sant Joan les Fonts, i l'Anònima, can Tresserras i en Pere Aulina, d'Olot, descrits per l'Anna Diago, en Joan Oller, en Ricard Sargatal i en Domènec Moli. Dels que fabricaven els carros ens en parla en Guerau Palmada, agafant d'exemple en Josep Congost de Banyoles. I no hi podien faltar els renecs i les cançons. D'això se n'han cuidat l'Àngel Vergés i en Josep Garcia.

Si esteu preparats, ja podem fer camí ➡

El cable d'en Nofre a la solana d'Hortmoier.
Anys 1950 // FOTO: Arxiu Carme Mayà.



Per camins de bast

ELS CATIU DE TORTELLÀ VAN SER DELS EMPRESARIS DE MÉS NOMENADA DE L'ALTA GARROTXA: FEIEN TRANSPORTS DE TOTA MENA, DES DE CARBÓ A XIRUQUES

Josep Vilar > TEXT

«Ara ve l'hivern / sempre plou i neva / pobres traginers / que van en carrera» (primera estrofa de la cançó popular dels traginers). Al poble de Tortellà, fa pocs anys van batejar un nou carrer amb el nom de carrer dels Traginers, en record i memòria de la gran quantitat de tortellanencs que van treballar en el dur ofici del transport de mercaderies a bast d'animals de peu rodó. El carreró és paral·lel al carrer de Sales i arrenca entre les cases núm. 1 i 3 del carrer de Sant Joan. Tortellà va ser

durant molt temps el poble aprovisionador de l'Alta Garrotxa. Poble d'important mercat dominical i fires; poble de botiguers, hostals, cuelleraires i xiruques; i també poble de molts traginers i carreters.

Els traginers van ser una peça clau del seu nervi comercial. Segles enrere, amb vells camins estrets i abandonats, tots els transports eren realitzats pels traginers. Al final del segle XIX, amb la construcció de noves carreteres, el transport era compartit per traginers i carreters. Tot i així, el comerç

a l'Alta Garrotxa va ser, en gran part, a bast fins a l'inici dels anys seixanta del segle XX i va finir amb l'obertura de carreteres, la crisi del carbó vegetal i el tancament de cases. Els carreters realitzaven un transport més platxeriós a les capitals, Olot, Figueres i Girona. A tall d'exemple: a l'inici del 1920 a Tortellà hi havia registrades vint-i-una empreses de transport, deu d'empresaris traginers, sis de carreters, tres de tartaners i dos de transport amb vehicles de motor. El producte estel·lar, transportat pels

Sis matxos dels germans Catiu de Tortellà carregats amb material del Centre Excursionista de Banyoles per portar a Sant Aniol d'Aguja. Al centre, amb gorra, hi ha el Raro i a la part superior dreta, en Catiu. Any 1956 // FOTO: Arxiu Centre Excursionista de Banyoles.

traginers, era el carbó vegetal dels boscos de l'Alta Garrotxa.

Els Catiu de Tortellà. Una d'aquestes empreses de traginers de Tortellà va ser la dels germans Vilanova Cufí. Negociants de carbó, traginers i transportistes que amb el pas dels anys van esdevenir els més importants del poble i de l'Alta Garrotxa. Eren coneguts en tots els racons del muntanyam, de Beget, passant per Sant Llorenç de Cerdans, fins a Albanyà. Eren tres germans: en Miquel, més conegut per *en Catiu*, pel fet de ser de can Catiu; en Joan, de sobrenom *Xaranga*, i en Josep, àlies *el Raro*. Però arreu eren coneguts pels Catiu de Tortellà. El negoci va iniciar-lo, l'any 1910, el seu oncle Miquel Cufí amb «*cuatro caballerías mayores al transporte*». És a dir, quatre matxos. Els tres germans, encara nens, van quedar orfes de pare i l'oncle els va afillar. Ja més grans, tots tres van treballar en el món dels traginers i el negoci del carbó de l'oncle i tutor.

El mateix Miquel Cufí l'any 1925 va comprar un camió francès marca Delahaye i, l'any 1928, ja disposava de dos valents camions americans, un Studebaker i un Dodge i una bona rècula de matxos. Anys més tard l'oncle Miquel, sense fills, va passar-los el negoci. Ells van anomenar la nova empresa Herederos de Miguel Cufí. Gràcies als dos camions, podien tragar moltes més càrregues de carbó, carregades a peu de bosc, i transportar-les directament a Barcelona, Girona i Olot. Però en aquells anys, l'Alta Garrotxa tenia poquíssimes carreteres, a tot estirar

dues o tres, i això era un problema. Una era la de Castellfolit a Oix del 1927, però a Oix hi havia altres negociants de carbó i no es podien trepitjar. Una altra era la carretera privada que anava d'Albanyà a can Nou de Bassegoda. La tercera era la carretera de Sadernes a la vall de Riu, acabada el 1919, oberta pel propietari de la vall, el senyor Agustí, en plena Primera Guerra Mundial, aprofitant la bonança econòmica d'un Estat espanyol neutral. L'obertura de la carretera de Riu, esquerpa i en trams mig penjada a la penya, a la Paret Llarga, sota Sant Feliu de Riu, va ser vital per a l'embranchida de l'empresa dels germans Catiu. Treien carbó de la vall de Sant Aniol, Principi, Bassegoda i Ribelles i tota la vall de Riu. El negoci del carbó dels Catiu generava feina per a molta gent: picadors, carboners, traginers, mossos i xofers. Els traginers portaven travesses de roure de Ribelles, rodells de castanyer de la Muga i moltes càrregues de carbó d'arreu. Els punts de càrrega als camions eren a can Gustí de Riu i el pont de Valentí. Cada matxo portava dues càrregues ben repartides. Cada càrrega pesava 65 kg (60 kg de carbó i 5 kg de la sàrria o cistella). Aquests

65 kg eren carregats al matxo a braços pel traginer. Calia més traça que força, però també molta força.

Al final de la Guerra Civil, per la retirada, a l'inici de febrer de 1939, milers i milers de persones, bestiar i vehicles van enfilear la carretera de Riu, per arribar a França. En saber que la carretera quedava tallada a Riu, tres camions van ser estimbats en els ribassos de les Deus i la Paret Llarga, per tal que no els arreblessés l'enemic. D'aquests camions espanyats, els germans Catiu en van aprofitar peces dels motors, pneumàtics i materials per refer els seus dos camions, que ja tenien els seus anys. Tota la resta ho van treure per vendre com a ferralla.

Els anys del contraban. Durant els anys de postguerra i misèria, els Catiu van incentivar una activitat que fins i tot els donava més que el negoci del carbó, el contraban. Tenien tot un escamot de paquetaires que treballaven per a ells. A vegades eren els mateixos carboners, picadors o pagesos de la zona, que feien de contrabandistes. Es desplaçaven a la frontera de nit per carregar a coll els productes més inversemblants, pneumàtics de camió, sucre, permanganat, productes de farmàcia, pebre... Aquests eren amagats, entre les sàrries de carbó, en els camions. El negoci del contraban els va funcionar d'allò més bé, quasi mai van ser enxampats. Quan els seus paquetaires passaven per un costat, curiosament la Guàrdia Civil vigilava una altra zona. Els germans Vilanova tenien molt bona relació amb el brigada



En Catiu, amb els matxos carregats. Any 1956 // FOTO: Arxiu Centre Excursionista de Banyoles.



Traginers al Pla de l'Estany

EN MIQUEL OLIVERAS, FILL DEL GRAVAT; L'ANTONI RIERA DE FALGONS I LA FAMÍLIA PUJOLAR DE BANYOLES SÓN ALGUNS DELS NOMS LLIGATS A AQUESTA FEINA

Miquel Rustullet i Joaquim Ejarque > TEXT I FOTOGRAFIA

Al Pla de l'Estany n'hi va haver més d'un, de traginer, quan encara no teníem el transport mecanitzat. Uns exercien la seva feina amb l'animal i el bast, és a dir, carregaven la mercaderia directament sobre el llom de l'animal, i els altres, en canvi, utilitzaven els carros per transportar la mercaderia. En aquest cas, l'animal estirava la càrrega que portaven els carros o les carretes.

En una època en què la religiositat era un element predominant en la nostra societat, els traginers tenien com a sant protector Sant Antoni.

De fet, en una feina en què els cavalls, els matxos i altres animals eren absolutament imprescindibles per poder transportar i tragar mercaderies d'un lloc a l'altre, no és estrany que els traginers escollissin l'advocació de Sant Antoni, el sant dels animals. Entre la gent del camp, on el bestiar ha tingut una importància rellevant, i el paper històric que van tenir els traginers, s'ha aconseguit que la festivitat de Sant Antoni hagi arribat fins als nostres dies de manera brillant en la majoria de poblacions de Catalunya. A

la nostra comarca mateix, en les dates al voltant del dia del sant, el 17 de gener, tenim celebracions a Banyoles, Cornellà del Terri i Serinyà i, anys enrere, s'havia festejat també en altres pobles.

Miquel Oliveras, de cal Traginer de Banyoles. Potser el primer a qui ens hem de referir és a en Miquel Oliveras Mir, home que bona part de la seva vida va fer de traginer. L'ofici ja li venia del pare, en Miquel Oliveras Arbusset, conegut amb el sobrenom del Gravat. Amb raó, casa

Una parada de dos traginers, amb tres matxos cadascun, carregats de fusta, material que també es transportava al bast.
FOTO: Col·lecció Josep M. Brunet Prujà.

seva, al carrer Ponent de Banyoles, es coneguda per cal Traginer.

Els fills del Gravat, en Miquel i en Josep, van continuar treballant en el negoci fins que «l'arribada del gas butà ens va fer perdre la feina; a partir d'aquell moment el transport de carbó ja no tenia sentit, no vam poder treballar més», segons en Miquel. S'aixecaven a les cinc del matí per atipar i abeurar els matxos amb gra i aigua. El matxo o mul és un animal híbrid de cavall i somera, i la seva vida pot arribar als 15 anys, si no agafa cap malaltia. Després s'emportaven gra o farratge perquè mengessin durant el dia. Pel que fa a l'aigua, bevien de les fonts que trobaven: «És un animal que aguanta molt, però, un cop ha begut d'una font, mai més es descuida d'on és. Quan arribàvem a prop d'una que coneixien, ells mateixos ja hi anaven.»

Pels volts de les sis, amb tres animals cadascun, els dos germans Oliveres, en Josep i en Miquel, començaven a marxar: en Josep, amb els seus tres animals, el Voluntari, el Tordo i el Nano, cap a Sant Esteve de Llémena i Sant Aniol de Finestres, i en Miquel, cap a la zona de Rocacorba. «Primer descarregàvem a can Sotirà i, amb els anys, quan van anar arreglant la carretera i els camions s'hi podien acostar, ho fèiem a la Torre de Pujarnol, i anys després les descàrregues ja eren al pla de Bartís, a tocar de Rocacorba.»

La feina de traginer consistia a anar a recollir les càrregues de carbó a la plaça carbonera, carregar els dos sarrions sobre cada animal i portar-los fins al punt on s'efectuava la descàrrega perquè hi pogués arribar el carro i anys després el vehicle: «A port de carro o de camió», concreta en Miquel. Després, es continuava el transport fins a casa del negociant. «A l'acabament del dia, a la tornada cap a Banyoles, no s'anava pas de buit: portàvem els sarrions plens i, si algun animal no anava carregat, era llavors que aprofitàvem per anar asseguts sobre el bast del matxo.»

Hi havia traginers que treballaven amb un o dos animals, però els de ca l'Oliveras en portaven tres cadascun. Això els permetia transportar més càrrega en cada viatge. L'animal més fiat, el més espavilat, era el que feia de guia, el que anava davant. A en Miquel, quan parla del seu matxo, el Brillant, li resplendeixen els ulls: «Era un animal perfecte, com una persona, feia tot el que li deia. Si algun altre animal li volia passar

al davant, no ho volia pas». El segon tenia el nom de Xato i al tercer, que tenia un pelatge vermellós, l'anomenaven Vermell.

«Els nostres proveïdors d'animals eren els de can Riera de Sant Esteve d'en Bas. Els compràvem els matxos enters, és a dir, sense capar, així eren més valents, però també s'havien de vigilar més. Una vegada, cap als verals de Sant Nicolau, els matxos van veure unes eugues que pasturaven. Amb la flaire de les femelles, els matxos van començar a perseguir-les corrent al seu darrere. No les van poder atrapar, perquè les eugues anaven sense pes i tenien el camí fet cap a can Vives i can Mitjà». Aquell dia, després d'haver recuperat els matxos, en Miquel es va quedar sense sarrions i sense carbó.

Antoni Riera, de Falgons, pagès i traginer.

L'Antoni Riera Davall, va néixer a can Gifre de Falgons el 1920, però actualment viu a Banyoles. Encara, però, cada dia puja a la seva casa natal per cuidar l'hort que hi té i per donar menjar als gats que li vigilen la casa. Durant uns quants anys, en Tonet, nom amb el qual és conegut popularment, va compartir la feina de la terra —«feia seguir 30 vessanes de cultiu»— amb la de traginer.

Tot i que la feina era carregosa, sempre li havia agradat tractar amb animals. Tenia un matxo i va decidir anar al bast, una feina que va durar entre l'any 1946 i el començament dels cinquanta, «fins que va ser



En Miquel Oliveras, de cal Traginer, de Banyoles, mostra un guarniment proveït de cascavells.

DOSSIER TRAGINES I TRANSPORTS

Amunt i avall amb el Galant

ELS GERMANS JERONI, MIQUEL I LLUÍS ESPUÑA, DE RIUDAURA, S'HAVIEN FET UN FART DE TREURE FUSTA AMB ELS SEUS MATXOS, DE LES MUNTANYES DELS PLANS I DE SENTIGOSA

Ramon Estéban > TEXT I FOTOGRAFIA

El Castany, la Castanya, el Moro, el Baio, el Galant... Quan els Espuña, els masovers del Molí d'en Deu de Riudaura, parlen dels matxos i les mules que han tingut, ho fan com si tractessin de companys de feina. Companys no sempre ben avinguts, tot s'ha de dir: «El que amb dones va i bèsties mena, tot l'any viu amb pena», recita en Lluís, el germà petit. Ell, en Jeroni –ja traspassat– i en Miquel, nascuts al Pujol, una casa modesta, menaven la terra i tenien bestiar i, per arrodonir el jornal, treballaven a bosc. Tallaven els arbres, enganxaven els troncs als matxos, els feien arrossegar la fusta fins a un lloc on els esperava el camió, se n'anaven a pesar-ho a Vidrà, a Olot... i, finalment, deixaven la mercaderia en una serradora. A Olot, solien anar a la que hi havia a tocar de l'estació. La llista de clients no era massa llarga: en Colldecarrera i en Cortadas d'Olot, en Masó de les Planes, en Soldevila de Sant Quirze de Besora, en Rius de Sant Joan de les Abadesses... A la dècada dels 60 la tona es pagava a 225 pessetes. «Sí, sortia a compte», asseguren.

Amb els mateixos quatre o cinc matxos que llauraven –comprats gairebé sempre a un home d'en Bas que tenia el malnom del Bord– s'enfilaven muntanya amunt fins a arribar als Plans o a Sentigosa. «Ens hi agafàvem a la cua, que si no, no els podies pas seguir perquè com més s'enfilava el terreny, més de pressa pujaven. Aquest animals, quan veuen un pujant arrenquen a córrer», recorden avui en Miquel i en Lluís. Si la feina la tenien en un bosc lluny de Riudaura –a Milany, als Hostalets o a la fageda d'en Jordà–, aleshores portaven els animals a cavall d'un camió.

El més corrent, però, era que treballessin a la rodalia de Riudaura. Fins arribar als boscos habituals hi tenien una hora i mitja de camí –encara que en alguna ocasió els desplaçaments eren de «nou quarts» per anar i «nou quarts» per tornar–, això vol dir que havien de sortir a punta de clar i tornar quan ja fosquejava. «I si només haguéssim fet de traguers i prou, encara, però com que a casa teníem bestiar, abans de sortir, a les sis del matí, havíem d'haver munit i portat la llet a la carretera». Al bast hi car-

regaven el menjar dels animals: «Civada, garrofes... i, si havien de treballar fort, hi afegíem faves». Els homes també havien d'anar ben alimentats perquè abans que els companys de quatre potes entressin en acció, ells havien de fer anar la destal («sobretot la castellana, més ampla; la catalana i la picassa, també») i, més cap aquí, els primers xerracs mecànics. Després, la seva tasca consistia a fer maniobrar les bèsties a còpia d'ordres donades amb el codi particular dels traguers: *tras* ('enrere'); *lla* ('dreta'), *uisc* ('esquerra') i, és clar, l'*arri* per anar endavant. «Ara, n'hi havia que els deies una cosa i en feien una altra, no et pensis».

Era una feina dura, per als homes, perquè no podien parar ni un moment, els animals requerien tota la seva atenció, quan no era una cosa era una altra, que si el menjar, que si les maniobres, que si ara s'enganxaven... En cada arrossegada, un matxo o una mula podia tragar entre 300 i 400 quilos. «Els matxos, per tirar fort, han de ser enters. Els capons no tiren segur. El matxo enter, si va ben agranat i és valent, pot arrossegar molt de pes; un matxo valent, encara que



Un llum d'oli que portaven els carros per fer traguers de fosc // FOTO: Tura Soler.



faci molta pujada, anirà fent a trossos, anirà reposant, però anirà tirant. En canvi, els capons estan guaitant tota l'estona cap avall, per veure si poden baixar pel dret». Era una feina dura, però, gràcies a Déu, ells no van tenir mai cap accident, com a molt, alguna trabucada. I això que molts de la seva quinta —en Castei de les Preses, el Peret de Joanetes, en Capdeferro, en Bufador o en Joaquim Espuña, cosí d'en Miquel i d'en Lluís— havien tingut més d'un ensurt. «I al del Colomer se li va estimbar un matxo als cingles de Joanetes. Es veu que estirava un soc, tenia unes lloses a sota i el matxo no es va pas poder tenir i va anar per avall», expliquen. Però el pitjor record és la mort d'un company de professió, en Paulino, en un accident que va passar a Falgars.

I d'anècdotes, les que vulguis. Com la d'aquell pobre matxo capat, més aviat petit, *acandit*, que van comprar a un brigada quan els militars van deixar la caserna d'Olot, a la dècada dels 60. «Al principi, li fèiem dur no-

més 50 o 60 quilos i ja arribava que treia la llengua, però un cop el vam tenir ben agranat, haguéssis vist com tirava! El vam tenir força temps, però el vam haver de vendre a un home de la Pinya, més que res, perquè en arribar a la primavera els matxos enters li volien pujar a cavall, com si fos una euga, però amb *desmesia*, eh? Un cop, mentre rampinàvem al Pujol, el Castany, que era més aviat gros, se li va pegar al darrere i es van embolicar per aquells rampins... No sé què ho feia, però quan venia la primavera tots els enters el volien muntar». Encara riuen, quan en parlen. Una altra anècdota, aquesta relatada amb cert orgull: «Un cop vam comprar un matxo a molt bon preu perquè deien que no volia tirar. Aquell matxo devia ser enganyat i quan li enganxaves un soc petit, en lloc de tirar, reculava. Però el vam anar engrescant i al cap d'una temporada tirava com els més forts.»

Com que els animals mengen tant si treballen com no, calia tenir-los

sempre en acció, per treure'n rendiment. Els Espuña els duïen a fer l'arrastre a les curses de braus d'Olot. Ells i uns companys, a les ordres d'en Bufador, armat amb un fuet impressionant i amb un pasdoblet sonant de fons, treïen els toros de la plaça un cop el torero els havia mort. I per difícil de creure que resulti, van tastar el *glamour* del món del cinema, ja que van treballar a la pel·lícula *La punyalada*, que en part es va rodar a l'Alta Garrotxa. «Però fent de traguiners, portant material cap allà dalt, eh?», puntualitzen, per deixar clar que no van ser pas actors.

En Miquel i en Lluís, nascuts el 1933 i el 1941, respectivament, ja fa uns quants anys que estan jubilats. En Lluís és solter i en Miquel té dos fills: en Manel i l'Esteve, i una filla, la Maria Àngels. Els nois segueixen treballant a bosc, però al Molí d'en Deu ja no hi ha ni matxos ni mules. Avui, a l'era hi ha tractors equipats amb uns cables que es manegen amb un comandament a distància i

D'esquerra a dreta: en Manel, en Lluís, l'Esteve i en Miquel Espuña, als afores del Molí d'en Deu.

DOSSIER TRAGINES I TRANSPORTS

L'Anònima estrena locomòbil

ANÓNIMA DE TRANSPORTES VA SER LA PRIMERA SOCIETAT DE TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA AMB VEHICLES DE TRACCIÓ MECÀNICA QUE HI HAGUÉ A L'ESTAT ESPANYOL

Joan Oller > TEXT

Olot i la comarca de la Garrotxa han maldat tradicionalment per fer-se un lloc en el mapa de les infraestructures viàries sense gaire sort, tant se val. Apartats de les principals xarxes de carreteres i vies fèrries, els empresaris de la comarca han hagut de fer secularment mans i mànigues per poder donar sortida als seus productes i competir en igualtat de condicions amb altres centres productors. Així ho van entendre el 1907 un grup de 19 industrials i 8 comerciants olotins que van fundar una companyia de transports que els havia de garantir l'enllaç per a les seves mercaderies fins allà on sí que hi passava el ferrocarril. Així va néixer la societat Anónima de Transportes, amb un primer objectiu d'arribar a Sant Joan de les Abadesses, població que des del 1880 era l'última estació d'una línia de tren que conduïa a Barcelona passant per Vic.

L'Anònima es va instal·lar al carrer Antoni Llopis, just on hi ha actualment la plaça del Mig. Es va crear per a «l'exploració del negoci general de transports i conducció per mitjà de loco-

mòbils, automòbils o una altra força mecànica i animal, de tota mena de mercaderies i altres encàrrecs i objectes de lícit comerç que se li confiessin; un servei que podrà ser ampliat al de viatgers», segons detalla l'escriptura de constitució de la societat, que es va engegar amb un capital social de 100.000 pessetes.

Rostos avall! L'Anònima va començar donant un servei de mercaderies amb carros de gran cabuda fins a Sant Joan de les Abadesses, però el 1908 ja tenia un locomòbil per anar-hi. Es tractava d'una màquina tractora que va comprar a la constructora britànica John Fowler & Co, que arrossegava tres vagons de dos eixos capaços de suportar dotze tones en total. Duia el número de matrícula GE-18. Els comentaris de l'època descrivien aquell estrany comboi pel «soroll de ferramenta i grinyols metàl·lics que feia quan, esbufegant per tots costats, pujava pels revolts de l'Hostal del Sol, traient per una alterosa xemeneia una espessa fumerola.»

Per altra banda, no hi havia manera

que l'estesa dels carrils de via estreta des de Girona connectés amb Olot, tot i que el 1902 ja arribava a Sant Feliu de Pallerols. La prolongació de la via no es va enllestir fins al 1911 i aquesta demora va motivar que des de la capital de la Garrotxa es fessin enllaços amb tartanes i galeres fins a l'estació on quedava interromput el ferrocarril. Fer arribar les mercaderies a Sant Feliu, en lloc d'haver d'anar amb carruatges a Girona o Barcelona, ja significava un abaratiment important dels costos. Tant és així que, el 1907, els carreters que feien la connexió es van posar d'acord per evitar la competència entre ells i per unificar tarifes. En resposta a aquest monopoli i pel bon rendiment que donava el nou enginy mecànic, l'Anònima va comprar el 1909 un segon locomòbil molt semblant al primer, que van matricular amb el número GE-40. El fet anecdòtic és que, el primer dia de proves, pujant per la carretera de la Cantina ja es va estimar per un terraplè, rostos avall.

Cal esmentar que, en aquell moment, a Olot ja hi havia altres empreses del ram, entre altres Trans-



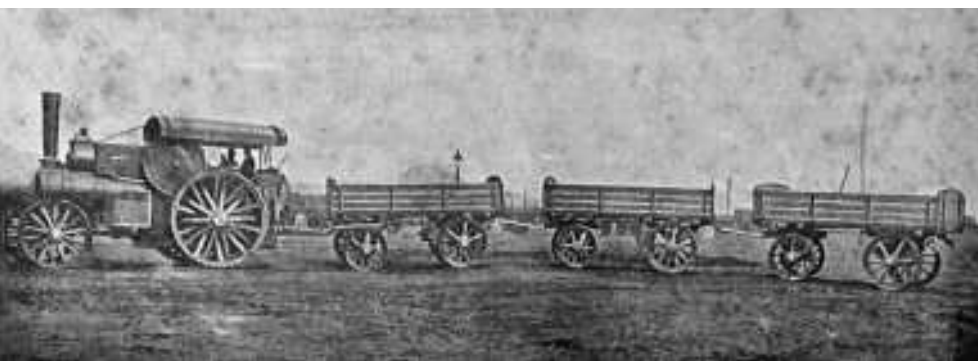


ports Tresserras, que s'havia fundat el 1879 (vegeu el reportatge de les planes següents). Però aleshores només disposaven d'una infraestructura de carruatges amb tracció de sang i la seva activitat no superava el repartiment a granel en l'àmbit local i d'alguns pobles veïns. Es considera que Anónima de Transportes va ser la primera societat de transports públics per carretera amb vehicles de tracció mecànica de tot l'Estat espanyol.



La revolució dels Comet. Als anys 1940-1950, l'Anónima repartia paquets amb carros i tracció animal, però també feia circular camions: un Büssing, un Naval Somua, un Chevrolet, un Pegaso Hispano, un Pegaso 140, un Z-206... Però al principi dels anys seixanta, la companyia va experimentar un fort impuls, va comprar mitja dotzena de camions Pegaso Comet i va anar retirant els vells a poc a poc. Els Comet eren un model de 1961 de vuit tones de càrrega que tenia una cabina amb una típica franja de xapa corrugada que pintaven de blau cel intens, el color distintiu de l'empresa. Tenien un motor Leyland i sortien a un preu molt econòmic, unes 465.000 pessetes del 1962. El parc mòbil es completava amb tres camionetes Sava i una DKW 800S.

En Francesc Casals, en Quiquet, era manyà en aquells anys i recorria la ciutat amb un Sava repartint paquets. «El volt de baix anava pel barri de Sant Miquel i la carretera de les Tries. El de dalt recorria el barri de Sant Pere Màrtir, el de Pequín i l'Apartament. El volt del mig cobria



De dalt a baix, en Jordi Prat, en Branques, amb el volant de fusta d'un vell camió Büssing // FOTO: Joan Oller i Salvador Comalat. Els mecànics de l'Anónima de Transportes, el 1960 // FOTO: Arxiu Jordi Prat. Imatge del primer locomòbil de l'empresa // FOTO: Arxiu Ramon Buxó.

DOSSIER TRAGINES I TRANSPORTS

En Josep Congost, carreter

Geurau Palmada > TEXT // Josep Curto > FOTOGRAFIA

L'ofici de carreter avui pràcticament ha desaparegut. Consistia en un treball artesà, manual i especialitzat en la fabricació de tota mena de carros amb unes eines tradicionals mantingudes durant centenars d'anys. Fins ben bé a mitjan segle XX el carro era el mitjà de transport més corrent dels pagesos dels pobles de les nostres comarques. Sovint aquests vehicles havien de tenir una bona resistència perquè havien de suportar tota mena de càrregues, i havien de durar anys a la intempèrie. La seva missió era carregar des de pedres fins a sorra, bótes de vi, cereals, palla, llenya, feixines o bestiar. Durant el tradicional mercat setmanal a Banyoles, per exemple, era habitual baixar amb carro pels camins pedregosos de les muntanyes de Camós o Sant Miquel de Campmajor, o bé travessar els turons ondulats del terraprim fins arribar a la popular fira de bestiar de Sant Martíà, a la plaça de les Rodes.

Un d'aquells artesans de carros, en Josep Congost, recorda que tenia com a clientela habitual molts pagesos que aprofitaven la fira propera de les Rodes per arribar-se al seu taller, situat en una planta baixa del carrer del Canat. La majoria de vegades venien per fer un canvi del soc dels frens, els *xabots*, com els anomena en Josep, mentre els matxos s'abeuraven a les quadres de can Xabó, can Soler o a ca l'Alzina, però també de vegades hi havia reparacions més costoses, i calia deixar el carro més temps al taller.

Orígens familiars, a Vilert. El seu antic ofici té uns orígens familiars ben antics al poble de Vilert (Esponellà), on encara es troba la casa de cal Carreter. El seu avi, que mai va arribar a conèixer, també es deia Josep, i era famós com a expert mestre d'aixa, ja que, a més de fer de carreter, tornejava els cargols de les premses d'oli del pla de Martí. El seu oncle, en Sebastià, també construïa carros i, com a hereu, es quedà la casa i l'ofici de Vilert. Per això el seu pare, en Joan Congost, es veié obligat l'any 1932 a marxar, i obrí aquest taller dels baixos del carrer del Canat de Banyoles, esperonat per les noves possibilitats de feina. Amb orgull, en Josep ens comenta que hi varen treballar fins a quatre persones: un aprenent, un mosso contractat, el seu pare i ell mateix. En aquella època el local era més aviat petit, i per això part de la feina s'havia de fer al carrer.

Mentre explica els seus orígens, en Josep ens ensenya amb estima el seu taller, on conserva amb tota cura bona part de les eines de l'ofici de carreter. S'aixeca de la taula de treball, i les anomena una per una, remenant entre taules i lleixes, tal com havia fet tants anys abans: el ribot amb la seva fulla d'acer ben polida, la garlopa, una mena de ribot més gran i un agafador. També ens assenyalà la serra pollina, imprescindible per tallar la fusta, l'aixa, per desgruixar-la, o l'aixol més petit. A més, calia el coltell, que agafa amb la mà, per treballar les superfícies corbes de la fusta, també la gúbia i l'enformador per rebaixar-la. Considera que l'ofici de carreter és un dels millors que hi ha, però també que era un treball molt dur i artesà, calia conèixer molts tipus de materials i dominar moltes tècniques alhora, sobretot en el treball de la fusta i el ferro. Per al procés de construcció d'un carro, es requerien generalment dues persones i solien acabar-lo amb tres setmanes o un mes. N'havien fet molts per als de can Carreras i can Negrell per al transport de carbó i fusta.

Freixe, alzina, roure, arbre blanc, om, acàcia... La gran majoria de matèries primeres s'aconseguien de ben a prop. Tot començava un any abans, quan el pagès feia l'encàrrec. Abans que res calia obtenir-ne la fusta. Anaven al bosc del propietari, generalment un bosc de ribera, a tallar la fusta dels arbres necessaris per a les diferents parts del carro. L'assecatge durava un any. Els arbres que s'usaven de manera més habitual eren el freixe per fer les baranes o varals, també per a les barres, atesa la seva elasticitat; l'alzina, idònia –per la seva duresa– per fer els raigs de la roda; el roure, per als laterals del carro; o bé l'arbre blanc, per a la base de la caixa. També s'hi combinava la fusta d'om o d'acàcia.

La part més laboriosa i delicada era l'elaboració de la roda, i per sostenir-la, s'ajudaven d'un peu de fusta, la *xoca*, com l'anomena en Josep. Les trossades circulars de la roda eren sempre d'alzina, per la seva duresa, també els raigs, que havien de ser parells (12 o 16, segons el carro). Per tal de rematar la roda, es posava el cercol de ferro, que calia doblegar quan era roent i dilatat. Un cop posat, calia refredar-lo ràpidament perquè es corria el perill de



cremar la fusta de les trossades. La roda era refredada dins una pica o bé amb galledes d'aigua freda. Finalment el cercol era reforçat amb uns claus anomenats reblons que travessaven el cercol i es clavaven a les trossades de fusta d'alzina. Es col·locava en l'eix de ferro, que era comprat a fora, i després encara calia polir-les. També hi havia l'acabat final. Les tartanes, que eren els carros de luxe, sovint eren pintats amb filats decoratius, un treball que es feia a mà. Es pintava el carro amb colors ben vius. No existia un ordre

definit, però generalment es reservava el groc per a les barres, el vermell per a les rodes, el verd per a les baranes i el negre per als detalls.

En el seu taller havien fabricat tota mena de carros. «Centenars», afirma. Els encàrrecs més habituals eren els carros de bous, un tipus de carro allargat i resistent tirat per un parell de bous que suportava grans càrregues, usat per al transport i en les feines agrícoles del camp, com ara tragar fusta, feixines i sarrions de carbó. També fabricaven el carro de camp, tirat per un sol matxo, preferit per la pagesia de la comarca, i la tartana, un carro més luxós i més petit amb una vela de lona i decorat amb filigranes de colors. A més, també havien fet carros per al transport de bocois, coneguts també com a carros de torn, que portaven una bóta grossa i ventruda—el bocoi—, que s'omplia d'un centenars de litres vi de l'Empordà, o bé d'altres líquids. Amb l'ajuda d'una cadena i un torn es pujava damunt del carro una o dues botes. A partir dels anys seixanta del segle XX, la demanda de carros minvà de manera ostensible, i al taller familiar es van centrar en la construcció de remolcs per a tractors. Solien fer-ne l'estructura de fusta al taller, mentre que les parts de forja eren

encarregades al ferrer Marés del carrer Colom i el xassís de ferro, a l'Amadeu Massó de Camós.

Amb la jubilació d'en Josep, al principi dels anys noranta, podem dir que es posà fi a l'ofici de carreter al Pla de l'Estany, un antic ofici que havia passat de pares a fills durant tres generacions del poble de Vilert a Banyoles. En Josep Congost, encara avui, dedica bona part del seu temps lliure a un passatemps que l'apassiona: les petites reproduccions de carros amb fusta 🦉

MEMÒRIA FOTOGRÀFICA > EL TREBALL A LA FÀBRICA



M5

L'any 1917, Josep Font Sentias va iniciar l'activitat de l'empresa –sala d'especejament i fàbrica d'embotits–, al carrer Espígol de Sant Feliu de Pallerols. El seu fill, Miquel Font Ribas, agafà les regnes del negoci i traslladà, l'any 1940, la fàbrica a la seva actual ubicació, al barri de l'Estació. Actualment, Josep Font Sans, fill i nét respectivament dels anteriors propietaris, és qui continua el negoci, juntament amb els seus fills.

ANY: AL VOLTANT DE 1960

AUTOR: DESCONEGUT

PROCEDÈNCIA: COL·LECCIÓ DE JOSEP FONT SANS

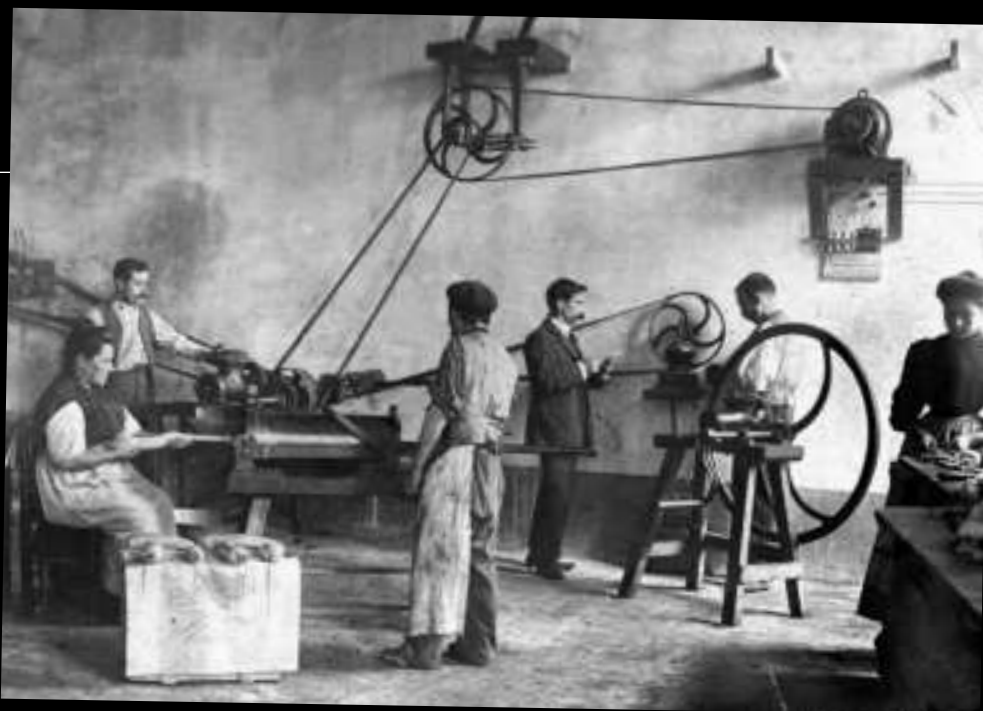
M6

La casa-fàbrica de Baldiri Descals Aubert estava situada al carrer d'Esteve Vilanova d'Olot, si bé mantenia uns assecadors naturals a la seu de la primera ubicació, al camí del coll de Sentigosa. A més de pernil i llonganissa, elaboraven pernil cuït, mortadel·la i foie gras, pasteuritzats i conservats en pots de llauna.

ANY: 1908

AUTOR: DESCONEGUT

PROCEDÈNCIA: COL·LECCIÓ DE JORDI PUJOLÀ RIBERA



PATRIMONI

PATRIMONI ARQUITECTURA

La casa Solà-Morales d'Olot [pàg. 82-83]

JOAN SALA [Olot, 1949. Historiador de l'art]



Conjunt de forns destinat a la coccio de les ceràmiques que s'elaboraven a la bòbila d'Ermedàs.
FOTO: Joaquim Tremoleda.

PATRIMONI ARQUEOLOGIA

Fer ceràmica en època romana [pàg. 84-85]

JOAQUIM TREMOLEDA [Lladó, 1962. Historiador]

PERE CASTANYER [Sant Privat d'en Bas, 1961. Historiador]

PATRIMONI HISTÒRIA

Berga i Boada i Serafí Bassa [pàg. 86-87]

JORDI CURBET [Girona, 1971. Filòleg]

ESTHER FABRELLAS [Girona, 1982. Filòloga]

PATRIMONI NISSAGUES

Els Danés d'Olot [pàg. 88-89]

ANTONI MAYANS [Vall de Bianya, 1958. Arxiver]

XAVIER PUIGVERT [Olot, 1966. Arxiver]

PATRIMONI LLEGENDES

El burro que s'allarga [pàg. 90-91]

ÀNGEL VERGÉS [Banyoles, 1968. Folklorista]

PATRIMONI AIGUA

El Batlle d'Aigües a Banyoles [pàg. 92-93]

JOAN ANTON ABELLAN [Barcelona, 1955. Historiador local]

PATRIMONI FAUNA

El conill de bosc [pàg. 94-95]

EMILI BASSOLS [Olot, 1965. Biòleg]

PATRIMONI FLORA

Els boscos de ribera [pàg. 96-97]

CARLES FEO [Banyoles, 1975. Biòleg]

MIQUEL CAMPOS [Olot, 1969. Biòleg]

PATRIMONI PLANTES I REMEIS

Els horts medicinals [pàg. 98-99]

ESTER SALA [Olot, 1973. Farmacèutica]

PATRIMONI ARQUEOLOGIA // Joaquim Tremoleda i Pere Castanyer > TEXT

Fer ceràmica en època romana

A Ermedàs, en un entorn plenament romanitzat, es va realitzar la instal·lació d'un complex artesanal dedicat a la fabricació de ceràmica, que va funcionar al llarg de 200 anys

El jaciment d'Ermedàs està situat a la part baixa del veïnat d'aquest nom, molta prop de la divisòria entre el terme municipal de Cornellà del Terri, al qual pertany, i el terme de Palol de Revardit. La ubicació en aquest punt d'una bòbila romana es troba plenament justificada atesa l'abundància dels elements bàsics que eren necessaris en una indústria d'aquesta mena: argila, aigua dolça i llenya.

Es tracta d'una fondalada orientada en sentit est-oest, reblerta amb un potentíssim dipòsit d'argila produït per l'erosió de les dues bandes elevades que la delimiten a nord i a sud. D'aquí s'extreia la matèria primera utilitzada per a l'elaboració de ceràmica, una argila de molt bona qualitat. L'existència d'una font, que potser fou canalitzada fins al jaciment, i el pas proper d'una riera asseguraven l'abastament d'aigua. Fi-

nalment, la potent zona boscosa de la rodalia permetia proveir-se de llenya, el combustible necessari per a la combustió a l'interior dels forns. Tots aquests elements es complementaven amb una situació geogràfica que feia possible una bona distribució dels productes en una zona de mercat local que situem dins un triangle format pels nuclis de Girona, Empúries i Besalú.

La primera notícia sobre l'existència d'un jaciment romà a Ermedàs prové d'una recollida de material que van fer els senyors Sanz i Comas l'any 1963 i que van disposar a les dependències del Museu Arqueològic Comarcal de Banyoles (MACB). Això va permetre una prospecció científica i una primera intervenció l'any 1982, en el marc de les campanyes d'excavació que es realitzaven a la vil·la romana de Vilauba (Camós) a càrrec d'un equip format per estudiants catalans i britànics.

Amb aquests precedents, l'any 1999 la recerca arqueològica d'Ermedàs es va incloure dins la programació que partia de Vilauba com el jaciment rural més ben conegut de la comarca, del qual es trobava a uns cinc quilòmetres de distància i amb el qual havia tingut una estreta relació. D'aquesta manera, la incorporació de la bòbila aportava una dimensió d'estudi microterritorial.

Les primeres accions sobre el terreny, davant d'un jaciment

que ens arribava pràcticament intacte, foren les de realitzar diverses prospeccions. Se'n va realitzar una de recollida superficial de material, segons la qual es col·locaven les troballes en una quadrícula i això permetia veure les zones de major i menor concentració. També es va realitzar una prospecció electromagnètica del terreny, que va permetre elaborar un mapa de les anomalies detectades al subsòl.

L'estructura del taller. Els treballs, que avui encara es troben en curs, han permès descobrir un complex industrial que abasta una superfície superior als 3.000 metres quadrats i s'ha documentat una seqüència estratigràfica i estructural que demostra l'existència de fins a tres fases cronològiques successives. La fase principal respon a una remodelació i ampliació de la fase inicial, mentre que la darrera suposa l'abandonament de l'activitat terrissera i el colgament de les estructures.

La bòbila tenia una estructura distribuïda a l'entorn d'un gran pati central descobert, de forma quadrada, al qual s'accedia per la banda de llevant, en forma de corredor. A l'entorn d'aquest pati es disposaven els diversos espais de treball. Les bandes nord, oest, i segurament sud, estaven ocupades per grans naus cobertes amb teulades de doble vessant, amb el suport central d'una filada de columnes o pilars. Per la part interior hi havia diversos porxos coberts



Una bassa de decantació de l'argila, folrada amb teules planes per tal d'impermeabilitzar-la.

FOTO: Joaquim Tremoleda.



amb una teulada simple, que vessaven cap al pati i estaven oberts frontalment. En l'extrem d'un d'aquests porxos s'ha localitzat la cuina. Les aigües que aquestes estructures abocaven a l'interior d'aquest pati es canalitzaven i s'expulsaven a l'exterior mitjançant una canal d'obra que es trobava a la part més baixa, a l'angle nord-oest. A la banda oriental del pati hi havia un conjunt de quatre grans forns, que també estaven coberts, dotats de cambres dobles i simples, sobre les quals una estructura d'arcs aguantava les graelles on s'enfornaven les cerà-

miques que s'havien de coure. Amb el temps s'anaren afegint més forns de petites dimensions. En l'actualitat en coneixem catorze.

Podem veure, doncs, que les diverses parts corresponien a les diverses fases que se seguien en l'elaboració de la ceràmica, és a dir, la depuració de l'argila, el modelat per part dels artesans en els torns, l'assecat de la ceràmica crua i, finalment, la cocció i l'estocatge.

De teules a vaixelles. La fabricació de ceràmica era una indústria indispensable

a l'antiguitat, i ho ha estat fins no fa gaire, ja que era la manera més barata i efectiva de poder disposar d'un ampli ventall d'estris i atuells que s'usaven en la vida quotidiana. La producció d'aquest taller, que es va realitzar entre mitjan segle I i mitjan segle III, estava centrada en una àmplia gamma de productes ceràmics, que podem resumir en cinc grans grups.

En primer lloc, material de rajoleria, amb un ampli repertori de productes per a la construcció (teules planes i teules corbades, rajols quadrats, rajols per a construir arcs, peces irregulars amb encaixos, peces de conducció, etc.). Hem de destacar la troballa de segells impresos sobre teula que proporcionen els noms dels personatges que treballaven al taller o en tenien la propietat, per exemple, coneixem un Caius Iulius Laetus (*C. IVLI. LAET*).

La ceràmica comuna, usada tant com a vaixel·la de taula (plats, gots, gerres, ampolles, gibrells...) com per a usos de cuina (olles, cassoles, tapadores, morters...), formava un alt percentatge de la producció. Dins aquest grup, hem de considerar la imitació de les formes que es produïen al nord d'Àfrica, que es fabricaven en gran quantitat i que arribaven a tots els mercats.

Un tercer grup està format per la terra sigil·lada hispànica. Es tracta de vaixel·la de taula fina, envernissada i fabricada majoritàriament amb motllo per produir relleus decoratius. Els *dolia* eren grans contenidors ceràmics, fabricats també a Ermedàs, que servien per guardar la producció agrícola de les explotacions rurals, *villae*, d'època romana. Finalment, es fabricaven diversos models d'àmfora destinats a envasar vi i



INDRET

Marta Masó > TEXT // Quim Roca Mallarach > FOTOGRAFIA

La Vall de Bianya

Una fèrtil plana a la ruta entre dues comarques

Travessem amb cotxe la Vall de Bianya, des de la Canya fins a l'entrada del túnel de Capsacosta, on ens aturem uns instants per tancar els ulls i compondre una fotografia del que hem vist. Probablement, a la imatge mental, primer hi posem alguns nuclis de població que ens han cridat l'atenció—Llocalou i l'Hostalnou—, en segon terme, les amples i fecundes planes cultivades, i acabem el fons del paisatge amb unes muntanyes cobertes de boscos. Si fem un

esforç de memòria, és possible que també recordem haver vist alguna de les masies que hi ha a peu de trajecte, com la Riba—reformada per l'arquitecte Rafael Masó i seu de laboratoris farmacèutics— o la Coromina—amb una barreja d'estils arquitectònics—, i alguna església romànica, probablement la de Santa Margarida de Bianya, plantada al peu del vessant nord de la serra de Sant Miquel del Mont. Tots aquests elements que ens surten a la fotografia són, de fet, una

pinzellada d'aquest municipi, el més gran de la Garrotxa.

La Vall de Bianya ocupa més de 94 km² i està situada a la banda nord-occidental de la comarca. Dins del seu terme s'hi agrupen els nuclis de la Canya—on hi ha moltes de les indústries i on es concentra més població—, Llocalou i l'Hostalnou. Els actuals límits del municipi són fruit de l'annexió, l'any 1969, dels antics termes de Sant Salvador de Bianya i la Vall de Bianya. A la



banda més al nord hi ha la Vall del Bac i Castellar de la Muntanya. Disperses per tot aquest paisatge hi trobem 15 esglésies romàniques, moltes de les quals van ser aixecades al segle XII i modificades amb el pas dels anys. Sant Andreu de Porreres, Sant Miquel de la Torre, Sant Feliu del Bac, Santa Magdalena del Coll, Santa Maria Sacot, Santa Maria de Castellar de la Muntanya, Sant Ponç d'Aulina, Sant Salvador de Bianya, Sant Martí del Clot, Sant Martí de Capsec, Sant Martí de Solamal, Sant Pere Despuig, Santa Margarida de Bianya, Sant Miquel del Mont i Sant Andreu de Socarrats conformen l'ampli ventall d'edificacions. A l'entorn de Sant Salvador de Bianya hi neix un altre vestigi històric: l'anomenada Via Romana del Capsacosta, que enfila cap al Ripollès.

A l'entorn de la carretera principal, que des de sempre ha estat un eix molt important d'unió entre la Garrotxa i el Ripollès, és on es concentra bona part de l'activitat econòmica.

Indústries, restaurants, botigues... són al llarg d'aquesta ruta.

Can Dorca. Un dels establiments més populars, és la botiga de queviures i d'embotits de can Dorca, molt coneguda entre els veïns com Ca la Pepeta, el nom de la mestressa. La Pepeta Masoliver va néixer a Sant Esteve d'en Bas fa 88 anys. Amb el seu marit es van fer càrrec, fa més de seixanta anys, d'aquest establiment, que aleshores era el forn que uns tiets de l'home tenien a l'Hostalnou de Bianya. En aquell temps, la gent de pagès es molia la farina i la portava al forn perquè els la pastessin i coguessin. En funció dels quilos que hi havia al sac, els pertocaven un determinat nombre de vals per a pans de quatre quilos, que anaven gastant fins a la següent mòlta. La Pepeta recorda que abans es gastava molt més pa que ara. «A les cases hi vivia moltíssima gent i solien comprar pa només un cop per setmana. Era curiós veure que en algunes masies estenien els pans acabats de treure del forn a

la galeria, al sol, perquè s'assequessin més aviat. Ho feien perquè la canalla no es mengés el pa tan de pressa, ja que si era tou s'acabava abans.»

A can Dorca, ben aviat es van especialitzar a fer embotits, que venien a la botiga. Criaven porcs i els mataven de bon matí. La Pepeta diu que ella era la primera de llevar-se, molts dies a les tres de la matinada, per encendre la caldera perquè així quan arribaven els matadors ja tenien aigua calenta per escaldar els animals. També el dilluns era dia de matinar. Quan encara ni clarejava, pastors i homes del bosc feien parada a la botiga abans d'anar a treballar. A fora, moltes dones de pagès s'esperaven per agafar el cotxe de línia que les portava a mercat, a Olot. Carregaven els cistells amb ous, algun conill o pollastre. La Pepeta també explica que si volien estalviar-se de pagar els burots, aleshores no anaven amb autobús per la carretera de la Canya, sinó que agafaven a peu un camí que passa pel Castell del Coll i arribaven fins a l'Hostal del Sol. Entre els

A l'esquerra, la Pepeta Masoliver, a la botiga de can Dorca.
A dalt, vista general de la vall: en primer terme, el mas el Guitart, convertit en casa de turisme rural; a l'esquerra, s'entreveu l'església de Santa Margarida de Bianya.



A PEU DEL PLA DE L'ESTANY A LA GARROTXA

De Crespià a Maià de Montcal

UNA RUTA DE BON FER, AMB UNA PANORÀMICA DESCONEGUDA PER A MOLTS: LA SENSACIONAL VISTA SOBRE LA PLANA EMPORDANESA DES DE SANTA MARIA DE JONQUERES

Joan Pontacq > TEXT I FOTOGRAFIA

Aquest itinerari segueix un bon tram de l'antic camí que feien les romeries de Crespià fins al santuari de la Mare de Déu del Mont. Sortim de la plaça de l'església de Crespià, d'origen romànic, encara que amb reformes posteriors. Prendrem una pista pavimentada, a l'esquerra dels locals socials, antiga escola del poble. Veurem una bifurcació a l'esquerra que ens portaria cap al Portell i Sant Miquel de Roca. Seguirem a la dreta, deixant a l'esquerra el mas de can Quer (3 minuts), per pista de terra.

A partir d'aquí, entre camps i alguns bosquets, la pista s'enfila fins a

can Masós, en uns 15 minuts. Boniques vistes, poc habituals, sobre la vall del Fluvià, el Mont i els Pirineus. Cap al nord-est, l'Albera, i rere nostre, Crespià. Seguirem la pista deixant la casa a la nostra esquerra.

Travessarem un bosc força espès d'aulines i algun pi blanc, que es veu molt embardissat. En 15 minuts més arribarem a la cruïlla de can Cargol, on veurem una aulina reclamadora força deixada, però molt vistosa.

Seguirem recte, per la pista de l'esquerra, i fent lleugera baixada, enmig de boscos, amb 8 minuts més, arribarem a la carretera N-260, de Besalú

a Figueres. L'hem de travessar, amb precaució, i agafar un caminet que surt just a la dreta de la tanca metàl·lica de l'altra banda. En dos minuts de lleugera pujada, trobarem la carretera vella, que seguirem cap a la dreta, uns 80 metres, fins a un revolt pronunciat a l'esquerra.

Aquí, a la nostra esquerra, veurem una pista estreta que puja costa amunt enmig del bosc. Aquest tram s'anomena les Males Pujades, encara que no és res de l'altre món. Al cap d'uns 7 minuts, trobarem una bifurcació i seguirem pujant cap a l'esquerra, i uns 7 minuts més enllà, on la pista fa

A l'esquerra, l'església de Santa Eulàlia de Crespià. A la dreta, el lateral i l'absis de l'església de Santa Maria de Jonqueres.

[illegible]

SORTIDA	Plaça de l'església de Crespià
ARRIBADA	Plaça de Maià de Montcal
DISTÀNCIA	Aproximadament 9,5 km
TEMPS DEL RECORREGUT	2 hores amb parades
DESNIVELLS	De Crespià a Santa Maria de Jonqueres, 200 m i de Santa Maria de Jonqueres a Maià de Montcal, 110 m
ELEMENTS D'INTERÈS	Les esglésies de Crespià, Jonqueres i Maià. El panorama des del cim del turó de Jonqueres
UNA ÈPOCA PER FER-LO	Primavera o tardor. A l'hivern, en un dia de tramuntana, els panorames poden ser excelsos

fins a passar pel costat d'un antic forn de calç (6 minuts), i arribar a sota de can Pou (5 minuts més).

La pista va fent un declivi suau i ja és pavimentada, fins a travessar (11 minuts) el passallís de la riera de

Segueró, deixant a la dreta una pista que va cap a can Comes. En 4 minuts més ens trobarem a Santa Llúcia (propietat privada) i deixarem a la dreta la bifurcació de Segueró.

En només 10 minuts de camí ben planer, haurem arribat a la plaça de Maià de Montcal, on haurem entrat pel carrer de Sant Vicenç. Val la pena acostar-se a l'església del mateix nom, una mica enfilada a l'altra banda del poble. Essent un itinerari amb sortida i arribada en dos punts diferents, haurem de preveure que algú ens vingui a recollir a Maià ☘.

109

La Diputació de Girona ens ha fet capdavanters en vies verdes

La Diputació contribueix al manteniment i a la promoció de **més de cent quilòmetres de vies verdes** que van des del Pirineu fins a la Costa Brava, millorant **la mobilitat** entre els pobles que connecta. A més, gent de tot Europa hi vé **a passejar a peu o en bicicleta**, a fer **turisme** i a fer **salut**. La Diputació presta serveis directes als municipis perquè el teu ajuntament pugui oferir-te el que necessites.

Albert, 23 anys
Via verda a la Celler de Ter

