



CONVERSA

Marcel·lí Quintana

EN MARCELINO DE
BEUDA REGENTA EL
RESTAURANT DE CA LA
MONTSERRAT, PERÒ
DURANT MOLTS ANYS
HAVIA TREBALLAT A BOSCH

RETRAT DE FAMÍLIA

**La Ribota de la
vall de Bianya**

ELS JUANOLA MANTENEN
ELS COSTUMS DE QUAN
LES CASES DE PAGÈS
EREN AUTOSUFICIENTS

PERFILS

Evarist Figueras

L'ÚLTIM DE QUATRE
GENERACIONS DE
FERRERS DE MIERES

Niceto Bosch

PRIMER, CARRETER I,
DESPRÉS, MECÀNIC DE
CASTELLFOLLIT

Francisco Vidal

CARTER A ROCABRUNA
DURANT TRENTA-CINC
ANYS

Dolors Viñoles

LA VIDA I LA FEINA DE
LA LOLA A LA COLÒNIA
TÈXTIL DE LLAUDET

INDRET

Pujarnol

UNA MIRADA

**Sant Ferriol
de Besalú**

A PEU

**De Mieres a Santa
Maria del Freixe****Santa Magdalena
del Mont**

les garrotxes

NOU WEB www.garrotxes.cat

DOSSIER

EL TREN

**45 planes en què sentirem l'olor de fum
i el so del xiulet dels vells ferrocarrils
—el de Sant Joan, el carrilet d'Olot,
el Tren Petit de Banyoles— i en què
acompanyarem la gent que hi va
treballar o que hi va viatjar**





ITINERÀNNIA

XARXA DE SENDERS
Ripollès - Garrotxa - Alt Empordà



Reinventem les sensacions

Recuperem 2.500 quilòmetres de camins històrics

pas a pas...

Millorem el territori, apostem pel futur.

www.itinerannia.net

DIRECTOR >
Ramon Estéban
ramon@garrotxes.cat

COORDINADOR PLA DE L'ESTANY >
Guerau Palmada

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

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

COL·LABORADORS >
Joaquim Agustí i Bassols
Fidel Balés
Anna Bonfill
Pere Bosch
Gemma Busquets
Miquel Campos
Marta Carbonés
Josep Clara
Josep Curto
Pere Duran
Joaquim Ejarque
Carles Feo
Martí Figueras
Josep Garcia
Pere Gelis
Jordi Galofré
Josep Grabuleda
Edgar Illas
Jesus Jordi
Joan Juanola
Laia Juez
Marissa Llongarriu
Marta Masó
Josep M. Massip
Antoni Mayans
Imma Merino
Domènec Moli
Anna Noguer
Joan Olivas
Rosa Pagès
Antoni Palomo
Josep M. Pararols
Miquel Peral
Eudald Picas
Dolors Pinatella
Albert Piqué
Llorenç Planagumà
Anna Pons
Joan Pontacq
Xavier Puigvert
Quim Roca Mallarach
Miquel Rustullet
Jordi Sagrera
Joan Sala
Andreu Salvat
Pep Sau
Jordi Serrat
Josep Tarrús
Arnau Urgell
Josep Valls
Josep Vilar
Xavier Xargay

AGRAÏMENTS >
ACGAX-AIO
Fons d'Imatges del Pla de l'Estany
Associació Amics del Tren Olot-Girona
Arxiu del Monestir de Sant Joan
de les Abadesses
Ajuntament de Porqueres

EDICIÓ DE TEXTOS >
Pitu Basart
Núria Ferriol

IMPRESSIÓ > Agpograf
DISTRIBUCIÓ > GLV
DIPÒSIT LEGAL > GI-381-2008
ISSN > 2013-3707

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

DIRECTOR D'ART >
Jon Giere

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

PARTICIPACIÓ ASSOCIADA A >



> Premi APPEC
'Millor Editorial en Català 2008'



FOTO DE PORTADA: REPRODUCCIÓ
D'UNA LOCOMOTORA, DE L'ANY
1910, DEL TREN PINXO DE
BANYOLES, OBRA DE JOSEP PRAT
I AMETLLER, DE BANYOLES.
AUTOR: JOSEP CURTO

SUMARI

4-5

PRIMERS RELLEUS DESHABITADES I RUÏNOSES

EDGAR ILLAS (TEXT) // ROSA PAGÈS (IL·LUSTRACIÓ)

7-13 **ACTUALITAT**

14-19

CONVERSA MARCEL·LÍ QUINTANA

RAMON ESTÉBAN I FIDEL BALÉS (TEXT) // ANNA PONS (FOTOGRAFIA)

20-25

RETRAT DE FAMÍLIA LA RIBOTA DE LA VALL DE BIANYA

MARTA MASÓ (TEXT) // PEP SAU (FOTOGRAFIA)

26-33

PERFILS

EVARIST FIGUERAS / NICETO BOSCH / FRANCISCO VIDAL / DOLORS VIÑOLES

GUERAU PALMADA, IMMA MERINO, ANNA PONS I ARNAU URGELL (TEXT)
JOSEP CURTO, PEP SAU, ANNA PONS I EUDALD PICAS (FOTOGRAFIA)

35-79

DOSSIER EL TREN

RAMON ESTÉBAN I GUERAU PALMADA (COORDINACIÓ)

81-101

PATRIMONI

ETNOLOGIA // ARQUITECTURA // ARQUEOLOGIA // HISTÒRIA // NISSAGUES // GASTRONOMIA
VULCANOLOGIA // FAUNA // FLORA // PLANTES I REMEIS

102-105

INDRET PUJARNOL

XAVIER XARGAY (TEXT) // PERE DURAN (FOTOGRAFIA)

106-109

UNA MIRADA EN EL PAISATGE SANT FERRIOL DE BESALÚ

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

110-113 **A PEU**

DE MIERES A SANTA MARIA DEL FREIXE

JOAN PONTACQ (TEXT I FOTOGRAFIA)

SANTA MAGDALENA DEL MONT

JOAQUIM AGUSTÍ I BASSOLS (TEXT) // RAMON ESTÉBAN (FOTOGRAFIA)

MEMÒRIA FOTOGRÀFICA ANAR A ESPERAR ELS REIS

ANNA BONFILL (RECERCA FOTOGRÀFICA)

CONVERSA AMB EN MARCEL·LÍ DEL RESTAURANT 'CA LA MONTSERRAT' DE BEUDA.

Nascut el 1936 a Bassegoda (municipi ara integrat a Albanyà), és de les persones més populars de l'Alta Garrotxa. Va treballar a bosc tallant arbres i fent de carboner, més tard va ser paleta i finalment, amb la seva família, va obrir el restaurant que és punt de trobada obligada per als que treballen o visiten la zona. Ha estat regidor i jutge de pau de Beuda. D'històries, en sap un munt i li agrada explicar-les.

Ramon Estéban > TEXT // Anna Pons > FOTOGRAFIA

Marcel·lí Quintana

—Vós devíeu ser dels últims habitants del municipi de Bassegoda.

—«Sí, i tant. Vivíem al Soler de Sous. Hi vaig néixer i hi vaig estar 33 anys. De jove, feia de pagès i quan en vaig tenir edat, vaig treballar a bosc. Tallava pins, feia carbó... Vaig començar anant al darrere d'uns carboners, que ara ja són tots morts. El pare es va morir quan jo era molt jove, tenia uns cinc anys. Va quedar la mare amb tres fills, que va pujar com va poder. De més gran vaig treballar un temps amb un meu cunyat, en Martí (Martí Renart o Martí de les Arcades) i més tard vaig treballar tot sol. Fins que vam plegar i vam baixar a viure primer a Besalú i després aquí, a Beuda.»

—Vau poder anar a escola?

—«Molt poc. Vaig anar uns mesos a l'escola d'Albanyà. I encara, si

vaig aprendre alguna cosa, ho vaig aprendre d'un rector que havia estat a Beuda, en Martí Vergés, que també es cuidava de la Mare de Déu del Mont i no fa pas gaire que va morir. Anava a estudi amb ell als estius. I em va fer fer les comunions i em va ensenyar una mica la doctrina, que es deia abans.»

—Quan estàveu al Soler, on anàveu a comprar?

—«A Tortellà, al mercat dels diumenges. Ens aixecàvem a les quatre o a les cinc del matí, amb la mula o el matxo, i tornàvem a ser a casa al vespre. També a Lledó i a Maià. A Maià hi anàvem cada setmana a buscar el pa.»

—El que trèieu de bosc, on ho veníeu?

—«D'això se'n cuidava l'amo (el propietari de la finca de Falgars), que tenia el

seu negociant. Durant el temps que jo hi vaig estar treballant, era un noi de Girona, un tal Carreras. Era molt bona persona.»

—També devíeu anar a veremes.

—«També hi havia anat, sí. N'hi havia que hi anaven a la banda de França, cap a Sant Llorenç de Cerdans i Ceret, però jo sempre vaig anar a Sant Climent Sescebes. Almenys quatre anys. Dura-ven quinze dies, encara no, i tampoc no guanyaves gaire.»

—Per què vau marxar del Soler?

—«Va ser quan la nena tenia tres anys. M'havia casat amb la Montserrat, que era nascuda a Ma de l'Om de Ribelles i també vivia a Bassegoda. Durant un temps va treballar a l'hostal de l'Arc de Lliurona. Allà ens vam conèixer. I mira, ens vam entendre i ens vam



casar i va venir a viure al Soler. Devia ser el 71 o el 72. Llavors, quan la nena va tenir l'edat d'anar a l'escola ens vam haver de plantejar què havíem de fer. Si ens haguéssim quedat allà dalt no sé on l'hauríem d'haver dut, a escola. La d'Albanyà la van tancar i la de Lladó també... A casa no teníem electricitat, imagina't. De nit, ens hi vèiem amb teies. Era una fusta feta amb el cor del pi. I espelmes, és clar. Més tard ja va venir el *butano*.»

—Heu esmentat l'hostal de l'Arç. Vau ser-hi, quan van matar-hi aquell guàrdia civil?

—«No, però el meu cunyat sí. Encara no fa gaire ens aguaitàvem el rajol amb el forat que hi va fer la bala! Va ser ben bé un *assumpto* per una dona. Un guàrdia estava enamorat d'una noia que també pretenia un altre guàrdia. El guàrdia va enganxar l'altre a l'hostal i el va matar. Oh, ja va vigilar de no fer mal a ningú més, perquè li va disparar cap avall. El meu cunyat sempre explica que quan ell va sortir per la porta, la sang ja hi arribava. Es veu que el terra devia fer pendent. Oh, i a Albanyà també va passar un cas semblant, amb un guàrdia que va matar una noia perquè aquesta estava per un soldat. Mira, encara no fa massa va venir aquí un home que, tot xerrant xerrant, va resultar ser el cunyat de la dona morta. 'La meva cunyada, un guàrdia civil la va matar perquè ella estava enamorada d'un soldat'. La noia no volia saber res amb el guàrdia i aquest va pensar 'ja t'apriaré'.»

—Al marge d'aquests fets, el cert és que força dones de Lliurona es van acabar casant amb guàrdies civils.

—«Totes les dones que eren guapes es van casar amb guàrdies civils. Són les que ara estan més bé, aquestes. Amb una bona paga i apa. Mira, quan anava a estudi, hi havia una mestra que

RETRAT DE FAMÍLIA LA RIBOTA DE LA VALL DE BIANYA. *Fa*

prop de noranta anys que la família Juanola, originària de la Vall del Bac, va arribar a aquesta masia. Dedicats a la producció de vaca lletera, mantenen encara la majoria de rutines i costums d'abans, quan les cases de pagès eren gairebé autosuficients: crien gallines ponedores, pollastres, ànecs i conills, mengen verdures que conreen a l'hort, engreixen i maten el porc, i fins i tot es fan el seu propi vi.

Marta Masó > TEXT // **Pep Sau** > FOTOGRAFIA

La feina de munyir dos cops al dia

Som al principi d'agost i el blat de moro ja puja ben enlaire. El camí que ens porta fins al mas està envoltat a costat i costat per aquest conreu, i no intuïm la casa fins que no hi som ben bé al davant. Uns metres abans hem vorejat un dels dos grans horts que tenen a la Ribota i el forat de la sitja – ara buida – on a la primeria de setembre hi emmagatzemaran tot el cereal, que ha d'alimentar les vaques durant el pròxims mesos. Només d'obrir la porta del cotxe, ens dóna la benvinguda en Fox, un pastor alemany lligat al peu de l'escala d'entrada i que fa molt bé les feines de guardià. La família, avui, està molt ocupada, i tots corren amunt i avall. No fa ni dues hores que ha nascut un vedellet. El

nounat els ha portat molta feina perquè venia de cul, però al final tot ha sortit bé i l'animal ja s'intenta posar dret tot sol. Les vaques de llet i els vedells són des de fa molts anys la principal activitat d'aquesta masia. Els avis, en Joan i la Montserrat, i la seva única filla, la Montse, s'hi dediquen plenament. El gendre, en Josep, els ajuda quan no té torn a la fàbrica de paper. L'explotació ramadera els comporta molta feina i sacrifici, però no els dóna prou rendiment per poder-ne viure tots quatre. Malgrat l'esforç i l'absoluta dedicació que suposa haver de munyir tots els dies de l'any sense excepció, se'ls veu feliços. Els agrada explicar que els dos matrimonis s'han intentat

combinar la feina al llarg dels anys per poder fer algun «viatge» i enumeren orgullosos que han estat a París, a Venècia, a les Canàries...

El mas la Ribota està situat a Llocalou (l'avi de la casa ens diu que sempre se n'havia dit Clocalou o fins i tot Carcalou) i pertany a la parròquia de Sant Andreu de Socarats, on ara només se celebren tres misses a l'any, «perquè ja no queden capellans». No es conserva cap document sobre l'any en què es va construir la casa, però en una de les bigues de fusta del menjador hi ha escrita una data: 1821. Els seus propietaris no saben si aquest any correspon a l'edificació o bé a una posterior ampliació. La masia és contigua a

MARTA MASÓ [Barcelona, 1972. Periodista]
PEP SAU [Olot, 1963. Fotògraf]

A dalt, la fesomia del mas la Ribota que amb prou feines ha canviat en aquests últims 80 anys. A la dreta, tres generacions de la família Juanola asseguts a l'entrada del mas: els avis, en Joan i la Montserrat; els pares, la Montse Juanola i en Josep Sarsanedas; i els fills, en Marc i l'Eduard.





M3

Els tres reis regalant obsequis a la mainada de les Planes el dia de la cavalcada. Dret, amb sotana i barret, el rector Manuel Ciurana, posant ordre a la fila dels nens i nenes.

ANY: PRINCIPIS DE LA DÈCADA DELS SEIXANTA

AUTOR: FOTOS EMILIO (OLOT)

ARXIU: AJUNTAMENT DE LES PLANES

PROCEDÈNCIA: JOAN ARNAU

M4

En Josep Oliveras, el germà gran de cal Traginer, a la vigília de Reis, acompanyat d'un patge, quan, a primers dels anys seixanta, l'Ajuntament de Banyoles els va demanar la col·laboració per tal que els seus matxos traginessin les joguines per als nens i nenes de Banyoles.

ANY: PRINCIPIS DELS ANYS SEIXANTA

AUTOR: DESCONEGUT

PROCEDÈNCIA: ARXIU FAMILIAR MIQUEL OLIVERAS MIR



DOSSIER EL TREN

RAMON ESTÉBAN I GUERAU PALMADA > COORDINACIÓ

Rails rovellats [PÀG. 36]

RAMON ESTÉBAN [Olot, 1961. Periodista]

Un tren i dos carrilets [PÀG. 38]

JOSEP CLARA [Girona, 1949. Historiador]

Un estil de vida [PÀG. 40]

RAMON ESTÉBAN

L'últim guardabarrera [PÀG. 42]

PERE GELIS [Sant Esteve d'en Bas, 1954. Dissenyador i excursionista]

El tren i l'Alta Garrotxa [PÀG. 44]

JOSEP VILAR [Argelaguer, 1961. Enginyer tècnic agrícola]

El manteniment de la línia [PÀG. 46]

MARTA CARBONÉS [Les Planes d'Hostoles, 1964. Professora d'anglès]

El que queda del Tren d'Olot [PÀG. 50]

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

Pedalar, menjar i dormir [PÀG. 54]

LAIA JUEZ [Barcelona, 1975. Antropòloga i periodista]

El darrer xiulet [PÀG. 56]

DOMÈNEC MOLI [Figueres, 1933. Escriptor]

Els perills del Tren Pinxo [PÀG. 58]

JOSEP GRABULEDA [Banyoles, 1962. Historiador i arxiver]

L'estació de Banyoles [PÀG. 60]

ANNA NOGUER [Porqueres, 1983. Periodista]

Parades al pla de l'Estany [PÀG. 62]

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

El vagó de Mata [PÀG. 66]

GEMMA BUSQUETS [Banyoles, 1975. Periodista]

Memòria del Tren Petit [PÀG. 68]

JOAN OLIVAS [Banyoles, 1925. Activista cultural]

Un somni de Camprodon [PÀG. 70]

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

El tren del carbó promès [PÀG. 72]

ARNAU URGELL [Barcelona, 1982. Periodista]

La cançó del Tren Pinxo [PÀG. 75]

JORDI GALOFRÉ [Barcelona, 1943. Historiador]

Perfils: Josep Andrés / Joan Giró [PÀGS. 78 / 79]

JORDI SERRAT / GUERAU PALMADA



Aparell telefònic que comunicava totes les estacions de la línia del tren de Banyoles.
FOTO: Josep Curto.

PROPER NÚMERO: DOSSIER ESTRAPERLO I CONTRABAN

RETRATAREM UNES ACTIVITATS LLIGADES, SOBRETOT, A L'ECONOMIA PRECÀRIA DE LA POSTGUERRA I QUE VAN PERMETRE LA SUPERVIVÈNCIA O LA PROSPERITAT DE MOLTES FAMÍLIES

A PARTIR DEL 20 D'ABRIL, A LA VENDA EL NÚMERO 9

DOSSIER EL TREN

Rails rovellats

Ramon Estéban > TEXT

Aquesta tardor farà cent anys que el tren va arribar a Olot. Va ser una data de gran transcendència per a la ciutat, com també ho va ser el moment en què el ferrocarril va començar a dur mercaderies i passatgers a Sant Joan de les Abadesses i a Banyoles, el 1880 i el 1928, respectivament. Tanmateix, es pot dir que la desaparició d'aquestes línies, entre el 1956 i el 1980, ha tingut igualment repercussions socials i econòmiques. Potser en el moment de tancar-les es va acceptar com un fet irremeiable, però ben entrats al segle XXI, atats per la necessitat imperiosa de buscar alternatives al transport per carretera, a molts ens sembla que aquella decisió va ser un error històric. De fet, d'uns anys ençà s'ha reobert el debat sobre la qüestió i s'han insinuat projectes per bastir trens lleugers a la Garrotxa i al Pla de l'Estany. «El tinguéssim ara, el tren», ens lamentem.

En qualsevol cas, entre finals del segle XIX i la segona meitat del XX, aquelles tres línies ferroviàries van influir en l'economia i la societat de les ciutats per on passaven i les seves comarques, així com en el dia a dia de molta gent, bé perquè hi treballaven o bé perquè consistia en el seu mit-

jà de transport habitual. No van ser ni unes grans infraestructures ni van rebre el manteniment i la modernització que requerien: Joan Olivas, usuari del Tren Pinxo, rememora en aquestes pàgines com els passatgers havien de baixar a empènyer el convoi a la pujada de Palol de Revardit, i Josep Andrés, de les Preses, explica en un article de Jordi Serrat l'anècdota de l'home que, mentre caminava al costat del carrilet d'Olot, el maquinista el va convidar a pujar i li va respondre: «no, que avui tinc pressa». Curiositats al marge, no oblidem que la precarietat de la línia de Banyoles va ser la causa de molts accidents –alguns tràgics– com es cuida de recordar-nos l'historiador Josep Grabuleda.

Us proposem que us afegiu a aquest convoi de cròniques i reportatges. A l'andana, l'historiador Josep Clara us posarà al corrent de per què es van construir aquelles tres línies i les causes de la seva desaparició. Un cop a l'interior dels vagons, trobareu Josep Vilar i Miquel Peral explicant la relació de l'Alta Garrotxa amb els trens i alguns projectes fallits, com el del tren d'Olot a Roses o el de Sant Joan de les Abadesses a Camprodon; Marta Carbonés xerrant amb

Fanal del Tren Petit de Banyoles que es conserva al baixador de Mata.

FOTO: Josep Curto.





Josep Saderra, que va cuidar-se del manteniment del carrilet; Josep Valls fent-nos cinc cèntims del cas de cal Penedit de Sant Feliu de Pallerols; Joan Sala repassant l'arquitectura de la línia del tren d'Olot; Domènec Moli revivint l'emoitiu darrer viatge del tren d'Olot del juliol del 1969; Gue-
rau Palmada conversant amb Joan Giró sobre els temps en què molta gent anava a mercat a cavall del Tren Pinxo; Anna Noguer submergint-nos en l'ambient a l'estació de Banyoles; Miquel Rustu-
llet i Joaquim Ejarque enumerant les modestes construccions de la línia del Tren Petit; Jesús Jordi i Gemma Busquets fent-la petar amb Rosa Sau-
bí, filla del capatàs de l'estació de Mata, i Quim Duran, l'autor de la restauració del vagó del Tren Pinxo que s'exposa a Mata, respectivament; Arnau Urgell narrant l'evolució i la fi de la línia de Sant Joan de les Abadesses; Pere Gelis fent memòria

amb Joan Blanch de com era la vida del guarda-
barrera del coll d'en Bas; Josep Garcia i Jordi Ga-
lofré deixant constància de les cançons que van
inspirar els nostres trens; Laia Juez oferint-nos
una panoràmica dels usos actuals d'aquells traçats,
convertits actualment en vies verdes; un servidor
escoltant Joaquim Bosch, que havia dirigit diver-
ses estacions del carrilet, i ressenyant-vos l'associ-
ació que ha organitzat la commemoració del cen-
tenari d'aquella línia; i els esmentats Joan Olivas,
Jordi Serrat i Josep Grabuleda; el primer, revivint
la singular experiència de viatjar amb el Tren Pin-
xo; el segon, conversant amb Josep Andrés sobre
els seus records del carrilet; i Grabuleda, aixecant
acta dels accidents en què es va veure involucrat
el tren de Banyoles.

Serà un trajecte sense presses, per gaudir del
paisatge i la conversa. Pugeu? 🚂

Un ramat de xais campant tranquilament pels voltants de
l'estació d'Olot, el juny de 1967, quan la línia encara estava en
servei // FOTO: ACGAX-AIO. Col·lecció de Josep M. Dou i Camps.

DOSSIER EL TREN

L'últim guardabarrera

JOAN BLANCH, EL VIGILANT DEL PAS DEL COLL D'EN BAS DEL TREN D'OLOT REMEMORA LA VIDA I LA FEINA A LA CASETA ON VIVIA AMB LA SEVA FAMÍLIA

Pere Gelis > TEXT // Anna Pons > FOTOGRAFIA

En Joan Blanch, nascut el 1921 a can Barato de Sant Esteve d'en Bas, va ser l'últim guardabarrera del pas a nivell que hi havia poc abans del túnel del coll d'en Bas, a la carretera que va d'Olot a Santa Coloma de Farners. En Joan vivia amb la seva esposa Enrica i tres filles a la modesta caseta que encara hi ha en aquell indret, avui reconvertida en restaurant al peu del carril bici d'Olot a Girona.

Aquesta caseta era tan poca cosa que la dona d'en Joan, l'Enrica Murlà,

i una de les seves filles, la Isidra, expliquen que quan eren al llit i passava algun tren de nit, tota l'estructura de la casa tremolava i fins i tot els vidres i els finestrans trontollaven. Es veu que aquests trens nocturns solien ser de transport de mercaderies i sobretot de soldats. Els combois d'aquesta mena solien portar dues màquines i anaven molt més de pressa que els trens convencionals, sense llums exteriors i amb un vagó descobert amb una metralladora muntada per si de cas es topaven amb el maquis, encara molt actiu a la dècada de 1950. A diferència dels altres trens, els avisaven amb molt poc temps per tancar la portellera i de vegades quasi havien de sortir en calçotets.

Van anar-hi a viure el 1957. No tenien aigua corrent ni tampoc xarxa elèctrica, però, això sí, disposaven de telègraf i telèfon. L'electricitat que necessitaven l'aconseguien d'unes bateries que cada quinze dies els deixava un tren que es detenia expressament. La feina d'en Joan, bàsicament, era tancar les barres de l'actual C-63 (llavors C-

152) cada vegada que passava un tren, tant si venia de Sant Feliu de Pal·lerols com si provenia de Sant Esteve. Les eines de què disposava per fer la seva feina eren un fanal de carbur i una banderola. El fanal estava compost de tres costats il·luminats; un de verd, un de vermell i un que feia llum blanca per caminar al costat de la via. Quan venia el tren de nit en Joan és col·locava a distància amb el llum ben aixecat perquè el maquinista el veiés clarament. Si tenia engegat el llum verd, evidentment volia dir que tot estava bé i si era vermell el tren tenia obligació d'aturar-se. La banderola era simple però eficient. Estava dividida en dos draps, un de color verd i l'altre de color vermell. La seva funció era exactament la mateixa que la del fanal descrit anteriorment, però per fer-la servir de dia. Val a dir que aquests dos estris també servien per fer aturar els vehicles al peu de la portellera del pas nivell.

El procediment per abaixar les barres era senzill: quan el tren sortia de Sant Feliu, el cap d'estació l'avisava per telèfon i posteriorment el mateix tren, quan estava a punt d'entrar al túnel del coll d'en Bas, xiulava per-



En Joan Blanch, vestit de la mateixa manera que quan feia de guardabarrera.

què sabés que en pocs minuts passaria per allà. Quan sortia de Sant Esteve, també rebia la telefonada, però aquí havien d'estar més alerta, perquè el tren no xiulava pas abans d'arribar al pas a nivell. De totes maneres els trens anaven molt a poc a poc –sobretot en l'època dels de vapor– i mai hi va haver cap problema, excepte un dia que un tractor va quedar encallat al mig de la via i fins l'últim moment no el van poder desencallar.

El manteniment de les vies. En Joan també era l'encarregat de supervisar que a les vies no hi hagués cap obstacle; tenia assignat un tram de via tant pel costat de Sant Feliu com pel costat de Sant Esteve i cada dia havia de revisar-ne l'estat. De vegades, als crus hiverns de la Vall d'en Bas, en els punts més obacs de les trinxeres anomenades de Paiola i el Masberenguer –on hi havia les rampes més pronunciades–, situades abans d'arribar al pas a nivell venint del costat d'Olot, les vies es glaçaven i ell havia d'anar davant del tren amb una galleda escampant sorra perquè la màquina a poc a poc pogués anar avançant. En ocasions així, s'esdevenia que, malgrat la sorra, les rodes del tren –ferro contra ferro– patinaven i llavors no hi havia més remei que anar un bon tros enrere i tornar-se a embalar per poder passar aquests trams. En aquells anys –recorda l'antic vigilant– moltes vegades abaixava les barreres i en tota l'estona que tardava a arribar el tren no passava cap cotxe. Sovint hi havia més bicicletes i gent a peu que no pas vehicles de motor. Per totes aquestes feines, cobrava 500 pessetes –3 euros– al mes 🍷.

Treballs de perforació al túnel d'en Bas, l'any 1910, que van durar 9 mesos.
FOTO: ACGAX-AIO. Col·lecció de Josep M. Dou i Camps.



Els primers immigrants

Pere Gelis > TEXT

De segon cognom, en Joan es diu Garcia. Això em fa pensar que sempre s'ha dit que abans de l'arribada del tren a Sant Esteve amb prou feines hi havia algú que portés un cognom d'origen castellà. Avui hi ha unes quantes famílies que el duen: els Garcia, els Pérez, els Sánchez i encara algun altre, que ara ja són ben bé de casa nostra. Sembla que va ser durant la construcció del túnel del coll d'en Bas que van arribar molts treballadors provinents de terres de parla castellana, sobretot de l'Aragó. Evidentment, alguns es van quedar aquí després d'uns quants anys de viure-hi, i així van aportar sang i cognoms nous.

Arran de parlar d'aquest tema amb en Joan i la seva dona, l'Enrica m'explica un fet esgarrifós que va passar precisament ara fa cent anys. Resulta que una noia de can Tauot del poble d'en Bas es va enamorar d'un dels treballadors que foradaven el túnel i va quedar embarassada. La noia va tenir la criatura, un nen preciós, però va continuar vivint a la casa paterna mentre el seu xicot encara treballava a les obres. Quan es va acabar el túnel, molts dels obrers forans van tornar cap a les seves terres, però, com és ben natural, els que havien trobat dona aquí es van quedar. En canvi, el nostre obrer i pare del fill de l'esmentada noia de can Tauot va decidir marxar i emportar-se la noia i el seu fill. De primer, semblava que ella hi volia anar, però es veu que la jove mare, aconsellada per altres persones del poble, al final va decidir quedar-se a en Bas amb el seu fill. Llavors, l'home va provar de convèncer-la, sense èxit. El dia que tenia previst marxar la va anar a buscar per endur-se-la per força. La va trobar al capdavall de les escales del carrer de Sant Rafel –també anomenat dels *Rompeculs*– asseguda en un pedrís donant el pit al seu tendre infant. L'home, molt alterat, va fer un últim intent, que també va resultar frustrat. Veient que no la podria convèncer, va marxar, i quan va ser davant de ca la Corona, a uns 30 metres de can Tauot, la va escopetejar. La jove va quedar morta allà mateix amb el pobre nen encara enganxat al pit 🍷.

DOSSIER EL TREN

El manteniment de la línia

EL SANTFELIUENC JOSEP SADERRA, PERTANYENT A UNA FAMÍLIA DE FERROVIARIS, REMEMORA LES DIFERENTS FEINES QUE VA FER PER AL TREN D'OLOT

Marta Carbonés > TEXT

Josep Saderra i Sitjà va néixer l'any 1929 a l'Hostal Nou de Sant Feliu de Pallerols. Va començar a familiaritzar-se amb qüestions que tenien a veure amb el tren d'Olot de ben petit, ja que el seu pare, Joan, treballava

en una brigada de manteniment de la via—canviant travesses, collant-les i calçant-les— a la zona de Sant Feliu. Per traslladar el material utilitzaven una vagoneta que havien d'anar empenyent per la via. A vegades, per no haver de caminar, pujaven dalt la vagoneta, l'enganxaven al tren i la deixaven anar on els convenia.

El seu oncle, en Miliu Saderra, també havia aconseguit una feina de ferroviari. Feia de cap de tren. Era el responsable del tren que li assignaven i es cuidava de recollir la recaptació dels bitllets que li donava el cap d'estació de cada poble. Així mateix havia de fer el full de ruta on anotava les qüestions referents a càrregues i descàrregues i si hi havia algun incident.

Època de bonança. Tant el pare com l'oncle, i es podria dir que la gent en general, pensaven que treballar per al tren era una feina molt bona ja que suposava bons sous, viatges en tren gratu-

ïts i una bona pensió en el futur però, sobretot, donava una gran sensació de continuïtat. Aquella bonança semblava que no s'havia d'acabar mai. Així que quan el seu cosí Ramon va tenir edat de treballar també va buscar feina de ferroviari. Va entrar a treballar d'aprenent al taller de la línia, a Amer, i ben aviat també hi va entrar en Josep. Quan hi havia alguna vacant, l'ocupava el treballador que tenia la categoria immediatament inferior, de manera que tots els treballadors per sota d'aquesta eren promocionats a una categoria superior, i deixaven sempre vacant la plaça d'aprenent. En Josep finalment va poder accedir a aquesta envejable feina, a l'edat de 16 anys, després d'haver cursat els estudis primaris, que ell anomena «estudis d'ajuntament» i d'haver treballat dos anys de manobre a les Planes d'Hostoles. Fins aleshores, per anar a treballar feia molts quilòmetres a peu, però amb la nova feina d'aprenent al taller del ferrocarril s'hauria acabat. Ara, com a ferroviari, viatjaria en tren de manera gratuïta.

Com a aprenent havia d'endregar eines, netejar, escombrar, tocar la campana, ajudar els operaris, etc. El



En Josep Saderra, amb una peça d'una de les màquines del carrilet d'Olot // FOTO: Martí Figueras.



seu horari laboral era de 8 del matí a dos quarts de 6 de la tarda, però a aquella hora no passava cap tren i s'havia d'esperar dues hores per tornar a casa, així que el cap de taller, el senyor Tordera, el va encoratjar a passar aquella estona fent dibuix lineal amb peces que tinguessin a veure amb la seva feina. D'aquesta manera en Josep va anar formant-se professionalment en el món del ferrocarril. Aquestes hores extres dedicades a la seva formació van durar un parell d'anys, fins que, com diu ell, les mosses van començar a anar-li al darrere i es va posar a festejar. Va treballar tres anys d'aprenent i va passar a ser peó especialitzat en torneria. Els quatre torners del taller havien

de mecanitzar les peces que sortien de la foneria, és a dir, les havien de polir i deixar a mida. Ells mateixos es feien les femelles i els espàrrecs per fer els cargols tallant el tros que necessitaven d'una peça més grossa i amb el torn feien la rosca.

Les instal·lacions. El taller ocupava un edifici situat a l'altra banda de l'estació, una mica més al nord. Era un edifici de planta allargada per poder-hi albergar les diferents seccions de manera que es comunicuessin entre si. De sud a nord, primer s'hi trobava un espai on s'arreglaven els vagons, just al costat de la fusteria. A continuació, hi havia un magatzem i l'oficina i, tot seguit, el taller on tre-

ballaven els calderers, els ferrers i els mecànics (torners i ajustadors). A la secció de fusteria, en la qual treballaven uns quatre homes, havien d'anar fent el manteniment dels vagons de càrrega i els cotxes de passatgers, que eren de fusta. Els tres calderers feien el manteniment de l'aparell de vapor de les locomotores i el ferrer i el seu ajudant s'ocupaven de procurar les peces per a la brigada, d'esmolat les eines, d'arreglar les molles de les rodes dels vagons...

La reparació més laboriosa que van haver de fer va ser la reconstrucció de la locomotora 23, que l'any 1946 va caure al Ter. Per poder-la reconstruir primer van haver de desmuntar-la completament per

Treballadors del taller reparador de màquines d'Amer. La foto és del 20 de setembre del 1946.
PROCEDÈNCIA: Ajuntament de Sant Feliu de Pallers. REPRODUCCIÓ: Pep Sau.

DOSSIER EL TREN

El que queda del Tren d'Olot

DEL QUE HA SOBREVISCUT FINS ALS NOSTRES DIES DEL TRAM GARROTXÍ DEL CARRILET EN DESTACA UNA VEGETACIÓ EXUBERANT

Joan Sala > TEXT

La gent que ja tenim una certa edat vam veure com el tren creuava part de la comarca de la Garrotxa i també el vam utilitzar per als desplaçaments. Tinc records infantils de l'arribada del tren a l'estació d'Olot amb una locomotora de fum que em semblava gegantina, i un xiulet eixordador. Anys més tard em va ser un mitjà de transport, fins l'estiu de 1969 que feu el darrer viatge. En l'últim trajecte el van acomiadar des dels pobles d'una manera espontània i anònima –eren moments de poques manifestacions reivindicatives– conscients que al perdre el tren es perdia molt. Els acords polítics sovint estan renyits amb les necessitats del territori, i en aquest context s'ha d'emmarcar la decisió de suprimir-lo que va contribuir a fer encara més difícil la comunicació de la comarca amb l'exterior.

Van començar aviat els treballs de desmantellament de les instal·lacions. Van arrencar totes les vies, els ponts i els viaductes metàl·lics, les baranes de ferro i tot el material mòbil o de qualsevol mena que pogués ser venut. Tot es va desballestar per aprofitar el ferro, i després van deixar abandonades les antigues instal·lacions.

Tres models d'estació. Hi havia tres tipologies d'estació, la de primer ordre o terminal que era la de l'inici i final de línia; la de segon ordre, que tenia planta i pis; i la de planta baixa. Totes tenien un edifici principal amb vestíbul on es despatxaven els bitllets i facturaven, i pis per al cap d'estació. Una mica separat hi havia el cobert dels lavabos, i molls per a les mercaderies. Hi ha un estudi de *Les estacions del tren d'Olot* (2000), de

Francesc Prat, on en fa una anàlisi exhaustiva des de la fonamentació fins els elements decoratius, i on s'afirma que van ser «planificades per enginyers civils», que eren els encarregats de fer les obres públiques i seguien uns elements esquemes neoclàs-

sics, i deixaven al paleta una part de la responsabilitat decorativa. No s'esmenta cap nom dels projectistes.

Han arribat fins avui força estacions i alguns baixadors, junt amb ponts que no eren metàl·lics, trams de parets de contenció i el túnel de Sant Roc, a tocar a Olot. El que travessava el coll de Bas, que era el túnel llarg de la línia, es va eixamplar per fer-hi passar la carretera. Les altres instal·lacions que hi havia a les esplanades de les estacions han desaparegut, com els molls coberts –el d'Amer s'ha restaurat darrerament–, els dipòsits de l'aigua, els magatzems, els quioscs... tot s'ha convertit en un munt de runes en no haver-hi cap interès a conservar el patrimoni industrial del nostre passat recent.

Tot i que Carles Salmerón, en el llibre *el Tren d'Olot* (1984), afirmava vint-i-set anys enrere que el traçat i les estacions del ferrocarril Olot-Girona eren «els més ben conservats dels antics carrilets de Catalunya», la veritat és que es van anar degradant ràpidament. Ara la majoria s'han adaptat a les necessitats de cada ajuntament, que ha estat qui les ha comprat, i, del seu aspecte primitiu



Aspecte actual del túnel de Sant Roc, al terme d'Olot.

FOTO: Pep Sau.



en queden només trets exteriors, algun tan simpàtic com l'oval de ferro indicant l'altitud «sobre el nivel del mar en Alicante».

La lenta recuperació de l'antiga via en forma de carril-bici o via verda, ha fet que molta gent l'aprofiti per fer-hi esport i caminades la qual cosa ha contribuït que baixadors i caselles s'hagin convertit en llocs per fer-hi un mos i treure la set, i les estacions, que en alguns casos eren de dimensions considerables, s'han aprofitat per a diversos usos. Ara repassarem part del camí que feia el tren d'Olot.

Fent la ruta. Encara que l'objectiu és parlar del trajecte garrotxí del carrilet, hem sortit de l'estació d'Amer, on es conserven les naus que havien estat dels tallers de la companyia, ara caserna dels bombers. A partir d'aquesta estació i cap a la Garrotxa comença l'ascensió, i és la zona on probablement es van haver de construir més viaductes d'obra i parets de contenció,

tot i que l'exuberant vegetació de la zona, molt abundosa per la pluviositat que hem tingut, fa que resulti poc visible si no es té la voluntat de resseguir-lo. Veiem ponts fets d'obra que travessen per sobre de l'antiga via o que estan sota els nostres peus; ponts i parets que anirem trobant fins el final de la línia, a Olot, i que són les restes més significatives a part dels edificis de les estacions.

La de les Planes té planta i un pis. Ha servit per a moltes coses al llarg dels darrers anys, ara és un local destinat al jovent. A l'antiga carbonera, que es troba al costat, hi ha les oficines de turisme i està en millor estat de conservació.

A Sant Feliu han convertit l'estació, d'una sola planta, en un punt d'informació que disposa d'un bar i servei de dutxes per als que circulen pel bici carril. Poc després, on el pendent continua ascendent, hi havia el



baixador de Sant Miquel de Pineda, on hi ha minses restes de l'andana, i després el túnel de Bas,

ara eixamplat i molt modificat, la cota més alta de tot el recorregut, des d'on començava una lenta baixada cap a la vall de Bas. A tocar el túnel hi ha la casella del vigilant del pas a nivell, convertida en bar.

En el tram garrotxí, el tren transcorria entre muntanyes fins arribar a la vall de Bas, on passa pel mig de la vall, entre camps de sembrats, sota el perfil majestuós del Puigsacalm. L'estació de Sant Esteve és un edifici de planta i pis, ara convertit en guarderia, ampliat convenientment, que té el rellotge i la campana com els d'abans. Un edifici del davant va ser cedit als Amics del Tren d'Olot, i hi tenen muntat un circuit amb un trenet, que és un atractiu per als més menuts, ja que hi poden pujar i fer un volt.

A dalt, l'estació d'Olot reconvertida per a diferents usos // FOTO: Josep M. Pararols. A sota, detall de la placa d'altitud de l'estació de Sant Feliu de Pallerols // FOTO: Martí Figueras.

DOSSIER EL TREN

El darrer xiulet

EL VESPRE DEL 15 DE JULIOL DE 1969, POCES DIES DESPRÉS QUE SE S'ANUNCIÉS OFICIALMENT QUE TANCAVEN LA LÍNIA, EL CARRILET D'OLLOT VA FER L'ÚLTIM VIATGE

Domènec Moli > TEXT

Recordar el Tren Petit es recuperar memòria de la dècada dels seixanta del segle passat. Concretament l'any 1969. La història no és d'alegria, més aviat de tristesa. La Garrotxa estava endèmicament molt mal comunicada amb la resta de les comarques gironines. Els esforços de l'administració se centraven especialment a arranjar les infraestructures de la costa. El turisme era la nineta dels seus ulls. Les comarques interiors veien com envellia la seva xarxa de carreteres a pesar dels pedaços habituals que aconseguien que allà on havia un clot, una vegada omplert de quitrà, hi quedés una muntanyeta.

La carretera que va aconseguir el Guinness pejoratiu va ésser precisament la que anava paral·lela al tren d'Olot a Girona, per Sant Feliu de Pallers, les Planes, Amer, la Cellera de Ter, Anglès... Fins al punt que va acabar essent reconeguda amb el galdós sobrenom de 'Carretera de la Vergonya'. Davant aquest panorama, no és difícil entendre que el petit tren oferís un servei imprescindible a la nostra comarca, i molt concretament als pobles del trajecte. Feia deu anys que s'havia

viscut un episodi que semblava que estava destinat a mantenir el tren per sempre. S'havien substituït les velles màquines de carbó per automotors. Ara el tren fins i tot s'avançava al seu temps i ja no fumava. Estèticament, el paisatge, el costumisme i el tipisme perdien pistonada, però en la pràctica aquesta inversió semblava que era com una assegurança de vida per al nostre amic.

I de fet, fins aquell any, pocs presagis creïbles feien pensar que la seva vida perillava. I menys, encara, quan Sofrerail—una empresa dedicada a analitzar la viabilitat dels trens—acabava de fer públic un informe molt positiu sobre el futur econòmic del carrilet. Ni quan van eixir els primers vaticinis ens ho vàrem creure. La confirmació, finalment, que es tancari-

en per sempre més les estacions fou, per a molta gent de la comarca, una mala notícia.

Un viatge emocionant. De fet la sentència del petit tren es va perpetrar com moltes altres durant la dictadura: sense judici públic, amb nocturnitat i traïdoria. El 8 de juliol, *El Correo Catalán* publicava la notícia que es recollia en la premsa local el 12 de juliol i el 15 ja tenia lloc l'afusellament. A les darreries dels anys seixanta la societat civil ja havia protagonitzat algun acte de protesta fins i tot amb èxit, i cal suposar que això no feia gens de gràcia. Els que segurament ja estaven informats, les autoritats de la *ditocràcia*, tenien clar que el que els tocava era creure i callar si volien conservar els seus privilegis i estalviar-se la visita del motorista. Molta gent, en aquell moment, acceptà el veredictat raonat com una necessitat derivada dels resultats econòmics deficitaris que el tren arrossegava. També molta gent havia accedit als 600, i creia que el problema del transport pertanyia a generacions passades. Mai es va quantificar el valor dels serveis que feia a les comarques que



L'autor de l'article, el segon de la dreta, durant el viatge que rememora // FOTO: Joan Satorra. Col·lecció Moli.



creuava. Avui, l'opinió és unànime: «...Si tinguéssim el tren...!»

Finalment en la data fixada –15 de juliol de 1969– al capvespre, sortiria de Girona el darrer comboi que, en arribar a Olot, faria la seva darrera pistonada. Tenia 58 anys –havia fet el primer viatge el 14 de novembre de 1911–, una edat injusta per morir. Uns col·laboradors de la premsa olotina, amb el fotògraf Joan Satorre, decidírem anar a Girona per agafar aquest darrer tren cap al no-res. Fou un trajecte com a mínim emocionant.

I és que al llarg de tot el recorregut només hi havia amics del tren. Els que realment el trobarien a faltar. Aquells per als qui la suspensió del servei no solament era un contratemps, també una capsa de records entranyables. El tren era el seu amic de tota la vida. No eren estranyes les llàgrimes que provenien dels records, que es barrejaven amb els cants del jovent, els mocadors al vent, els aplaudiments, i per sobre de tot escriuïa el xiulet constant amb què el tren s'acomiaava del seu paisatge i de cada estació i bai-

xador. El tren abandonà Girona a tres quarts de nou i un minut. Arribaria a Olot exactament a dos quarts i dos minuts d'onze de la nit. Quasi dues hores per recordar, aplaudir, acaronar aquell insignificant cuc de ferro que formava part de la vida d'aquestes contrades, com les alzines, els roures, el riu, la guineu o el senglar. Ara penso que molt poca gent era conscient del greuge que ens feien, així, perquè sí, perquè a algú, en algun lloc de la geografia peninsular, se li havia acudit que una manera d'estalviar era enterrar-lo.

A cada estació d'aquest darrer trajecte, pujaven i baixaven viatgers. A Sant Feliu de Pallerols, un grup de jovent ho feia per anar fins al baixador de Sant Miquel, des d'on tornarien, a peu, al seu poble. Ells foren el perfecte paradigma del que representava aquell viatge: anada sense tornada. A cada estació trobàvem gent relacionada amb al ferrocarril per sentiments, per raons d'utilitat o vivències laborals. Alguns s'acomiaaven plorant. Fins a les Preses les estacions acolliren multitud de persones. A les Preses amb prou feines hi havia ningú. A Olot, pràcticament ningú. Algun antic pescador que recordava els viatges cap al Pasteral, unes senyores que revivien mentalment les seves anades a berenar a frec de les aigües d'Amer, dos caps d'estació històrics...

El tren, en arribar a les envistes de la seva darrera estació, llançà un llarg i històric xiulet que sonà com el xiscle d'animal ferit. Els que estàvem dins el comboi érem conscients que era la fi d'una bonica història. La via restà un temps estesa sobre el paisatge: esquelet i testimoni.

Dues imatges que reflecteixen l'expectació que va provocar en diferents estacions aquell darrer viatge del carrilet, el 15 de juliol de 1969.

FOTO: Joan Satorra. Col·lecció Moli.

DOSSIER EL TREN

El vagó de Mata

GRÀCIES A LA FEINA DE QUIM DURAN, QUIMET CARRETER, AVUI ELS MÉS JOVES ENCARA PODEN VEURE COM ERA UN DELS VAGONS DEL TREN PINXO DE BANYOLES

Gemma Busquets > TEXT // Pere Duran > FOTOGRAFIA

Tot i els anys d'ofici i experiència, en Quim Duran, conegut com en Quimet Carreter, mai havia fet un vagó de tren. Havia restaurat carros, tartanes, carruatges –sempre amb excel·lència–, però mai un vagó de tren. Als 82 anys, aquest carrosser jubilat es manté en actiu gràcies als encàrrecs que rep i que executa, tot i l'edat, en el taller que té al carrer del Terme a Banyoles, en una casa coneguda com ca la Martina de les Flors. En Quim és conscient que la seva és una feina artesanal de les que ja no s'ensenyen, de les que ja no se'n vol aprendre l'ofici. «Encara rebo encàrrecs, sobretot per fer rodes de carro d'una gent de Benicarló», explica mentre en Pere Camps, el seu ajudant, feineja en el taller, atapeït, on no només hi ha rodes de carro per a carruatges, sinó també moltes serradures escampades, maces per fer estelles, a més d'una tirallonga d'eines pròpies d'un museu d'arts i oficis extints.

L'activitat és contínua, si bé no frenètica, en el taller, minúscul, tenint en compte l'envergadura dels projectes

que li encarreguen. En el moment de l'entrevista, a principis d'estiu, en Quim treballava en la carrosseria d'un cotxe clàssic. El vehicle al qual dóna forma és conegut com a *rubia* i omple gairebé tot l'espai del taller. Amb l'esquelet gairebé muntat i la carcassa encara sense pintar, la *rubia*, sobresurt imponent i dóna al lloc un aire d'un temps aturat.

Fill de can Prat de Sant Vicenç de Camós, a en Quim Duran no li agradava la feina de pagès: «Són molt dures les feines del camp», recorda mentre plovisqueja i ens arrecerem en un cobert del taller. A la paret, penjada, una roda de carro. Aprofita el temps mort de la pluja per explicar la laboriositat de fer una roda. El record dels inicis continua i explica que de ben petit va trobar la seva vocació; així, el 1943, als catorze anys, va entrar a treballar d'aprenent a can Bertran, un dels tres carreters que hi havia a Banyoles. El 1956, en

Quim es va establir al carrer Sant Mer, on es dedicava a fer carros. Al començament dels anys 60, però, va co-

mençar a construir caixes de fusta de transports generals per als camions de l'època: Pegaso, Barreiros, Ebro... Fins a la dècada dels 80, es va encarregar de pintar i reparar les caixes de transport de pinso de la flota de camions Nutrex de Banyoles. I quan es va jubilar es va dedicar a la seva passió: la restauració de carros. Fa tot el procés, fins i tot la tasca més artística de pintar els filaments decoratius.

Una feina artesanal. El seu és un ofici artesanal, que requereix una certa inventiva, però sobretot és una tasca laboriosa que vol molta paciència i moltes hores. Destreses que en Quim Duran ha demostrat amb la reconstrucció d'un vagó del Tren Pinxo: «Em van anar engrescant, engrescant i jo també m'hi vaig acabar engrescant», explica, rialler, quan se li pregunta per l'encàrrec. Tot va començar quan cinc veïns de la comarca –Miquel Rustullet, Quim Ejarque, Jordi Valero, Francesc Xavier Butinyà i Lluís Martí– van manifestar a l'Ajuntament de Porqueres la necessitat de conservar l'edifici de l'antic baixador de Mata, únic reducte que quedava dempeus de l'antiga línia del



En Quim Duran mostrant una foto d'un vagó original del Tren Pinxo.

Tren Pinxo, que feia el trajecte Banyoles-Girona. La família Coromina conservava l'estructura del terra d'un dels vagons originals i que segons la placa que hi figura es va fer en unes fonderies alemanyes, el 1891. Lluís Coromina es va entusiasmar també amb la idea de recuperar l'espai de Mata com a projecte museístic i en va finançar la restauració. Va ser Coromina qui va engrescar Quim Duran, el qual només disposava del terra original del vagó per començar a treballar. Va ser tot un repte, explica el carrosser, ja que es va haver de fer tot de nou, «amb fotografies, quatre mides i una mica d'imaginació. I res de plànols». Per inspirar-se i prendre les proporcions exactes, en Quim va anar a Cassà de la Selva, a can Bregante, a veure un vagó del carrilet que enllaçava Sant Feliu de Guíxols amb Girona. Durant la conversa, mostra tota una col·lecció d'àlbums fotogràfics i ens els va ensenyant com si fossin fotogrames d'una pel·lícula, en les quals se'l veu prenent mides del vagó del carrilet.

Precisament el dia abans de l'entrevista, a en Quim Duran li havien fet arribar una foto dels anys 70 on es pot veure un vagó original del Tren Pinxo. Ens la mostra diverses vegades, orgullós, i certament si fem la comparació amb la rèplica que llueix a l'entrada de Mata, és calcada. Quan va rebre l'encàrrec de restaurar el vagó no disposava de cap foto de l'original, només del seu bon cop d'ull, unes mides preses i les seves mans artesanes.

El procés d'elaboració va ser llarg, més d'un any; l'Ajuntament de Porqueres va inaugurar oficialment l'edi-

fici del baixador amb el vagó restaurat el desembre del 2009. Però fins a l'últim moment en Quim Duran en va estar pendent del vagó; el matí abans de la inauguració va haver de reparar un desperfecte a la part posterior que s'havia fet al descarregar-lo. Així, a l'espai del taller on avui hi ha la *rubia*, fa quatre anys hi havia un projecte de vagó de tren. Amb el terra original, en Quim Duran va haver de fer l'esquelet i, peça a peça, donar forma a la carcassa: va utilitzar bàsicament fusta de sapel·li, que és d'un color caoba, molt apreciada en

ebenisteria. Finalment amb un toc de pintura i vernís en va aconseguir un acabat de peça de museu.

Acostumat a les rodes de carro, a maces d'estellar o a cotxes d'època que acaben en mans particulars, per a Quim Duran veure el seu treball exposat com si fos l'obra d'un artista, una escultura, a peu de carrer—el vagó llueix a l'entrada de Mata— és tot un honor. Més encara quan, a diferència d'altres projectes museístics exteriors, el vagó del Tren Pinxo, que és també el vagó del carrosser Quim Duran, es manté intacte a les bretolades.



L'autor de la restauració amb el vagó que està instal·lat davant del baixador de Mata.

DOSSIER EL TREN

Un somni de Camprodon

LA VALL DE CAMPRODON MAI NO HA TINGUT FERROCARRIL, PERÒ HI VA HAVER DUES TEMPTATIVES A LA SEGONA MEITAT DEL SEGLE XIX I AL PRINCIPI DEL XX

Miquel Peral > TEXT // Eudald Picas > FOTOGRAFIA

La vall de Camprodon, com totes les terres de muntanya, estigué deixada de la mà de Déu durant segles i segles. Els camins de ferradura o els fressats pel bestiar de muntanya, caminois o drecceres improvisades eren les úniques vies de comunicació entre contrades veïnes. Però en arribar el segle XIX comencen a sorgir idees innovadores. Fins aleshores, en matèria de comunicacions no s'havia evolucionat de manera substancial, ni a la vall de Camprodon ni a la resta del país. Recordem, a tall d'anècdota reveladora de l'estat de les comunicacions, que la notícia de la mort del rei Ferran VII, el 29 de setembre de 1832, arriba a Barcelona el 3 d'octubre. I a Prats de Lluçanès –on s'aixecà en armes el primer carlí–, el 5 d'octubre. És

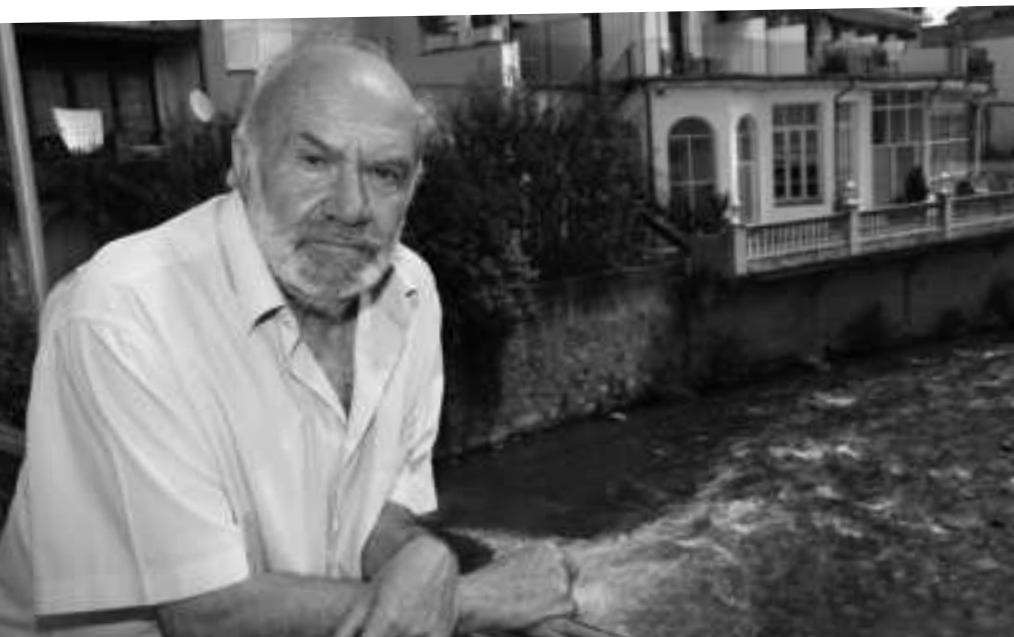
en aquest context que apareix gent amb ganes de reduir aquesta exasperant lentitud, alguns amb aportacions noves. Això coincideix amb la febre de les grans construccions ferroviàries. L'enginyer anglès William Mackenzie (1796-1851) esdevé una figura cabdal del moment, ja que fou el promotor, constructor i financer d'un bon pilot de projectes ferroviaris arreu d'Europa i Amèrica. Concretament, fou el constructor del tram Barcelona-Mataró, el primer de l'Estat espanyol. També tindria un paper en el projecte de fer arribar el tren a Camprodon.

La proposta de Moore. Tot sembla indicar que fou algun personatge influent, proper als interessos econòmics

de l'empresa camprodonina d'El Veterano –propietària d'una siderúrgia–, qui proposà aquest projecte. El cas és que el febrer de 1845 les autoritats van atorgar una concessió administrativa per fer la línia fins a Camprodon. El beneficiari va ser l'enginyer anglès J. B. Moore, que comptava amb la col·laboració dels també enginyers britànics A. M. Ross, P. W. B. Moore i G. Hate. El projecte que havien redactat portava per nom *Proyecto de un camino de hierro de Barcelona a Camprodon*, i als arxius Mackenzie de Londres se'n conserva una còpia.

Aquest grup d'enginyers van proposar la construcció de la línia a l'esmentat William Mackenzie, que s'hi interessà. El 13 d'abril de 1845, des de Madrid, Mackenzie es trasllada a Barcelona per tal d'estudiar-lo. Aquest mateix dia, el famós enginyer surt de Madrid, i després de passar per Saragossa, Fraga, Lleida i Igualada arriba a Barcelona el dia 17, a les 3 de la tarda. L'acompanya W. Reed, agent seu, i s'allotgen a l'hotel Orient. El dia 18, Mackenzie s'entrevista a la capital catalana amb el cònsol John Story Pinleaze, el qual

L'expert en ferrocarrils Joan Josep Melcion, a Camprodon.



l'informa àmpliament del projecte de ferrocarril Barcelona-Camprodon. Després d'estudiar-lo minuciosament, Mackenzie el refusa. No el veu viable, per l'escassa rendibilitat que hi preveu. Malgrat tot, el mes de setembre encara hi ha enginyers anglesos estudiant el projecte. Hi havia gent que el veia factible. Però la manca de finançament els impedeix anar més enllà.

L'opció de San Germán. Menys coneguda que la proposta de Moore per dur el tren a Camprodon és la que faria posteriorment José de San Germán de Llanza. Ens l'explica Joan Josep Melcion i Blanch, nascut a Camprodon, al carrer de València, el dia 29 de setembre de 1940, un home molt introduït en el món del ferrocarril. La família de Joan Josep Melcion procedia de can Lloro, de la plaça de Santa Maria, núm. 6. Va estudiar el batxillerat al col·legi de la Bonanova de Barcelona i, tot seguit, la carrera d'enginyer industrial. «Volia estudiar per a marí de guerra –recorda Melcion–, però el meu pare, que era militar d'infanteria, m'ho desaconsellà. Acabats els estudis d'enginyer, l'any 1965, vaig treballar un temps a la Junta del Port de Barcelona, i el 1971 vaig poder entrar a la Maquinista Terrestre i Marítima, SA, en concret, a la secció de ferrocarrils, de la qual vaig ser el director. Vaig poder fer el que m'agradava, que eren els trens. D'aquí, més tard, me'n vaig anar, quan em nomenaren delegat d'Ineco, SA (Ingeniería y Economía del Transporte, SA) a Barcelona, i, més tard, em vaig muntar pel meu compte». Com a entès en ferrocarrils, va arribar a les

→ Per carretera fins al tren



El projecte que sí que prosperaria seria el del ferrocarril Barcelona-Sant Joan de les Abadesses, amb la companyia Caminos de Hierro del Norte de España, SA, que s'inaugurà l'any 1880. Indirectament, aquella línia va tenir repercussions a la vall de Camprodon. Ens en parla Josep Maria Güell i Rous, besnét i nét respectivament de Josep Güell i Camil Güell i Coma, els avantpassats seus que van aprofitar l'arribada del tren a Sant Joan per acaparar diverses concessions de transport connectades a aquella línia: «El meu besavi ja era traginer. Fou un home emprenedor que comprà els primers vehicles de transport, de tracció mecànica d'aquesta vall. Li foren adjudicades gairebé totes les concessions de línies de transport d'aquestes terres, que funcionaren sincronitzades amb el ferrocarril, excepte algunes de menors, que foren adjudicades a d'altres». Aquell fet va significar el punt de partida de la pròspera trajectòria d'Autos Güell i després, Güell Güell, SA, que ocuparen l'emblema del transport d'aquesta zona durant tot el segle XX, fins que el 1992 la companyia la va adquirir Teisa. A Setcases també van mirar de treure profit del tren de Sant Joan. L'any 1932 Eloi Cuadrado i Serra va obtenir una concessió de transport connectat a la línia del ferrocarril, que només va durar vuit anys ➤

seves mans aquell projecte per portar el tren a Camprodon: «Fou en José de San Germán de Llanza, un enginyer de la promoció del 1897. Estuejava a Camprodon. Cap allà l'any 1918-20 se li va ocórrer redactar un projecte per fer arribar el ferrocarril aquí, des de Sant Joan de les Abadesses. Volia proposar el finançament de

l'obra a Ferrocarriles del Norte de España, SA, que era l'empresa propietària del tram Barcelona-Sant Joan. Aquest home tenia la idea de fer allargar aquest tram fins a Prats de Molló, però morí l'any 1924, a conseqüència d'una epidèmia que assotà la zona de Camprodon». Amb la seva mort, del projecte no se'n parlà més ➤

Un dels primers cotxes de transport de viatgers dels Güell, a principis del segle XX // FOTO: Arxiu Josep M. Güell.

DOSSIER EL TREN

Una infància al costat de la via

Jordi Serrat > TEXT // Quim Roca Mallarach > FOTOGRAFIA



La carretera que travessa les Preses separa les cases que pertanyen al municipi de les que són de la Vall d'en Bas. Situada a cinquanta metres de la via, la casa de Josep Andrés pertanyia a la parròquia del Mallol i la via del tren feia de frontera entre uns i altres. Per avisar de la seva arribada, a uns cinc-cents metres de l'estació, el tren començava a xiular i a frenar. Era just quan passava prop de casa d'en Josep, i els xiulets li eren el despertador que l'avisava que tocava afanyar-se per no fer tard a l'escola. A casa seva tenien una petita botiga de queviures que avui és un supermercat. Tot els arribava amb el tren. Recorda que era molt petit quan, amb el seu pare, agafaven el carretó de mà i anaven a l'estació a buscar mercaderies. A les Preses hi havia dos passos a nivell: un tancava la carretera i l'altre barrava el poble pel carrer Marboleny. A més del cap d'estació, el senyor Massachs, l'altre empleat era el mosso, Miquel Boix, natural del poble i que tothom coneixia com «en Quel de

l'estació». Ell tancava i obria les barreres, i sovint s'ocupava de totes dues alhora. Com que les separaven uns dos-cents metres i s'activaven manualment, a vegades els cotxes podien estar aturats fins a vint minuts. Sort que llavors no hi havia tant de trànsit i només s'hi acumulaven dos o tres cotxes.

En Josep explica que, de petits, a ell i als seus amics els agradava anar a jugar a l'estació. «Ens feia gràcia remenar els canvis d'agulles, sense saber els perills que allò podia suposar; i era llavors quan el cap d'estació ens renyava. Jugàvem als vagons de les vies mortes, i a cuit i amagar pel magatzem de mercaderies. També posàvem monedes a la via per veure com les aixafava el tren. Llavors cada vegada hi posàvem coses més grosses: claus, ferradures... Fins i tot una vegada hi vaig posar la medalla que portava. Quan a casa van veure com havia quedat em volien matar...». «De més grans –continua en Josep– l'automotor ens portava a la sala de ball La Gatzara d'Anglès, que en aquells temps era la discoteca de moda de la província.»

Abans d'arribar a Olot el tren feia parada al veïnat de Pocafarina i a Sant Roc. «Això vol dir que el tren quan tot just estava arriat ja s'havia d'aturar. I costava molt, tant d'arriar com de parar, perquè a vegades portava deu o dotze vagons, i suportava molta inèrcia. En aquell temps a les Preses hi havia molta gent que tenien terra a *Voratosca*, i anaven a peu a conrear-la. Com que tot just sortit de les Preses ja havia de frenar per fer el primer baixador, a vegades el maquinista els convidava a enfilars'hi per fer el camí penjats dels agafadors. I es conta el fet d'aquell a qui el maquinista va preguntar si volia pujar, i ell que li contesta: 'No, que avui tinc pressa!'»

En Josep recorda que quan es va clausurar el tren hi va haver molta nostàlgia. Actualment l'estació està rehabilitada i funciona com a oficina de turisme, i el baixador del Boscdetosca (o de Codella), és una àrea d'esbarjo i bar que obre els caps de setmana i tot l'estiu ☘

A mercat, amb el Tren Pinxo

Guerau Palmada > TEXT // Josep Curto > FOTOGRAFIA

A Cornellà del Terri, els vilatans ens comenten que hi ha un senyor que sap un munt d'històries i anècdotes de la vall del Terri. Aquest no és altre que en Joan Giró, que conserva una bona memòria i a qui agrada conversar afablement sobre les vivències dedicades a la pagesia. Nascut el 1915 a Pujals dels Cavallers, recorda encara les obres a pic i pala del tren, realitzades a la dècada dels vint del segle passat, i com el dilluns de Pasqua de l'any 1927, poc després de la seva inauguració, arribaren a Cornellà quatre vagons de Banyoles i quatre més procedents de Girona, carregats de gent. Aquella sí que fou «una festa molt grossa» durant la tradicional plantada de l'Arbre de Maig.

En Joan agafava el tren, sobretot, per anar a mercat a Girona, en canvi, quan venia a Banyoles, el dimecres «sempre hi anava amb el carret». El bitllet era sempre al mateix preu, una pesseta, per seure en bancs de fusta. El tren de Banyoles normalment venia només amb un parell de vagons, ja que en duia d'altres de càrrega, sovint amb les saques de la fàbrica Gimferrer. Cada dissabte, a la plaça de Sant Agustí de Girona, tenia la seva parada de pollastres, capons, ous, indiots, conills... Transportava l'aviram en una cistella de vim i canya, ben tapada, on n'hi cabien una mitja dotzena. No en podia portar gaires, però quan hi anava amb la seva dona, carregaven fins a quatre cistelles. A les 7 del matí prenia el Tren Pinxo a l'estació de Cornellà. Si la venda anava bé, de tornada, agafaven el darrer tren. Ens comenta que als anys 40 o 50 molta gent anava en tren al mercat de Girona, i molts eren negociants: el Menut, el Repunxó, en Perico Negre, en Siset Xapes... També l'havia acompanyat l'Emília de can Modesto de Pujals, que venia tota mena d'aviram, fins i tot a Barcelona.

Els accidents que implicaven carros, vehicles i el mateix tren foren habituals aquells anys de la postguerra. El seu veí, en Xicu de can Quelot de Pujals dels Cavallers, patí un accident a cal Ferrer de Mata, quan venia de mercat de Banyoles. Quan tornava amb el seu carro, amb la fressa de la màquina «aquell matxo li va agafar por, va començar a recular, i la màquina li va fotre patcada... i va matar el matxo, va aixafar el carro i ell es va salvar de miracle!».

Com ens confessa, aquell pobre home es lamentà tot sovint d'aquell accident, ja que «no tenia calés per a un altre carro». El soroll de la locomotora era terrible per als animals i, quan s'acostava, «tothom baixava del carro i agafava els animals per la morralla, perquè no s'espantessin, i no sabien on posar-se aquells matxos i eugues!». El foc també havia donat més d'un ensurt als veïns de Cornellà, i s'originava quan el fogoner treia el carbó de la caldera, ja que «a vegades les guspises anaven als marges, i a l'estiu quan l'herba era tan seca, el foc ja era als camps!».

Del trajecte del Tren Pinxo, el tram més complicat era a Riudellots de la Creu, a la «pujada de les acàcies», diu en Joan, un cop travessat el pont del Marmanyà. L'única solució era «recular, fer baixar a tothom i tornar a posar foc a la màquina». I quan la màquina agafava més vapor, amb una gran fumerola i 'xupa-xupa-xupa-xupa' aconseguia pujar amb empentes i rodolons fins al capdamunt del collet. El tren no era gaire ràpid, i una bicicleta gairebé l'atrapava. Mig rient, en Joan comenta com els joves de Banyoles feien la juguesca d'atrapar-lo a la baixada de Mata: «Jo no ho vaig fer mai, però n'hi havia que hi tenien mania, quan baixava el tren, corrien més que ell, però les carreteres no eren engravades, i com que hi passaven molts carros, eren plenes de clots, i la bicicleta pum!, saltava. Volien córrer més que el tren» 🦒



M5

La plaça d'Esteve Ferrer d'Olot era el punt d'arribada de les carrosses del Reis i, per això, el lloc predilecte per veure com la comitiva, després, enfilava les escales de l'església parroquial de Sant Esteve i s'asseia als respectius trons.

DATA: 5 DE GENER DE 1960
AUTOR: JOAN ANTONI SATORRE TOMÀS
PROCEDÈNCIA: ARXIU COMARCAL DE LA GARROTXA/ARXIU D'IMATGES D'OLOT. FONS JOAN ANTONI SATORRE TOMÀS



M6

Era el primer any en què els trons del Reis s'instal·laven al passeig de Miquel Blay d'Olot, a tocar del puig del Roser. El mateix lloc que encara avui acull la trobada dels Reis amb la quitxalla.

DATA: 5 DE GENER DE 1970
AUTOR: JOSEP M. DOU CAMPS
PROCEDÈNCIA: ARXIU COMARCAL DE LA GARROTXA/ARXIU D'IMATGES D'OLOT. COL·LECCIÓ D'IMATGES DE JOSEP M. DOU CAMPS. ÀLBUM OLOT EN EL TRASCURS DEL TEMPS



PATRIMONI

PATRIMONI ETNOLOGIA

Per Sant Lluc, fira a Olot [pàg. 82-83]

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

PATRIMONI ARQUITECTURA

Sant Feliu de Fontcoberta [pàg. 84-85]

GUERAU PALMADA [Banyoles, 1974. Historiador de l'art]

PATRIMONI ARQUEOLOGIA

La prehistòria de l'Estany [pàg. 86-87]

JOSEP TARRÚS [Girona, 1949. Arqueòleg, conservador del Museu Arqueològic Comarcal de Banyoles]
ANTONI PALOMO [Barcelona, 1968. Arqueòleg]

PATRIMONI HISTÒRIA

El crim dels castell d'Esponellà [pàg. 88-89]

PERE BOSCH [Banyoles, 1966. Historiador]

PATRIMONI NISSAGUES

Els Torà d'Olot [pàg. 90-91]

ANTONI MAYANS [La Vall de Bianya, 1958. Arxiver]
XAVIER PUIGVERT [Olot, 1966. Arxiver]

PATRIMONI GASTRONOMIA

El piumoc o sac d'ossos [pàg. 92-93]

JOSEP VALLS [Sant Feliu de Pallerols, 1944. Escriptor]

PATRIMONI VULCANOLOGIA

Els volcans de la Llénena [pàg. 94-95]

LLORENÇ PLANAGUMÀ [Olot, 1968. Llicenciat en ciències geològiques]

PATRIMONI FAUNA

El teixó [pàg. 96-97]

JOSEP M. MASSIP [Banyoles, 1948. Naturalista i escriptor]

PATRIMONI FLORA

Els prats de dall [pàg. 98-99]

CARLES FEO [Banyoles, 1975. Biòleg]
MIQUEL CAMPOS [Olot, 1969. Biòleg]

PATRIMONI PLANTES I REMEIS

Herba espitllera [pàg. 100-101]

MARISSA LLONGARRIU [Olot, 1961. Llicenciada en biologia]



Un 'sac d'ossos' elaborat
per Pere Vilanova, de
Tortellà // FOTO: Pep Sau.

El piumoc o sac d'ossos

Un embotit amb aparença de llonganissa que conté ossos a l'interior és una singularitat; però n'hi ha més: anem a saber-les a Tortellà

El casc històric del poble és un tram de carrers estrets a redós de l'església dedicada a Sant Llorenç, però la posterior expansió urbana ha resultat important, seriosa i productiva. Tortellà és conegut com el poble de les xiruques i les culleres de boix, unes indústries que van ser molt importants, els productes de les quals van traspassar fronteres, i de quina manera. Aquesta és també terra d'artistes, sobretot músics que van portar arreu del país el nom de la població a través de La Principal de Tortellà, famosa i reconeguda cobla sardanística. També és un poble on hi tinc molts amics, la majoria dels quals vaig conèixer i tractar a Girona durant els seixantes del segle passat, en una petita pensió del carrer del Nord, avui desapareguda, on els tortellanencs eren majoria absoluta.

I Tortellà és un dels últims indrets on encara s'elabora un embotit antiquíssim, típic d'aquestes terres aspres, de la nostra gent de poble ancestralment estalviadora i enginyosa, virtuts de les quals encara en queden proves avui.

Embotit recuperat. 'Sac d'os'. És així com Pere Vilanova anomena el producte conegut també com a 'piumoc' o 'sac d'ossos'. Ho fa en singular, potser perquè en aquest embotit tradicional i antic, que ell ha recuperat després de molts anys d'haver-se perdut, només hi ha l'os del costelló de porc.

En aparença sembla una llonganissa estacada per cada cap, com totes, però també tot al llarg del cos cilíndric perquè quedi ben premada i uniforme. Això fa l'embotit més regular i no té la forma discontinua posem per cas d'una culana, sinó completament tubular, amb una mesura que oscil·la entre els quaranta i seixanta centímetres de llarg, per sis o set de diàmetre. Abans s'elaborava a moltes cases de pagès de la Garrotxa i més enllà, ara costa molt de trobar; l'hem trobat aquí a Tortellà, en una empresa especialitzada en embotits tradicionals. En Pere Vilanova ens en fa una demostració pràctica, tot i que sabem (ens ho diu ell) que ara, al moment de fer-lo, no n'és temporada. Perquè el sac d'os és, o era, sobretot, un gran ingredient imprescindible de les clàssiques faves o pèsols estofats. En aquell temps que no hi havia neveres ni altres mitjans de conservació com els d'avui, tenir costelló per a l'ofegat (afogat, en diem a la Garrotxa) de faves i pèsols a la primavera, era conservar-lo embotit, i la tripa era una bufà de porc.

És un embotit sec, que s'elabora trossejant carn i ossos del costelló de porc que en Pere

adoba molt bé amb sal i pebre «perquè ha de quedar gustós». Es deixa reposar aquesta barreja durant uns tres o quatre dies i tot seguit s'emboteix. «S'ha d'anar molt *al tanto* a l'hora d'embotir, fent-hi força perquè no hi entri aire, i al mateix temps vigilant de no rebentar la tripa» —diu en Pere. És a dir —i això ho diem nosaltres—, se n'ha de saber. Després es lliga i s'estaca, es punxa per si hi ha quedat aire encara, i es penja per assecar entre 3 i 4 setmanes.

Un embotit que tingui ossos, presenta un inconvenient principal a l'hora de tallar-lo. I és que costa fer-ho bé. Però amb una bona fusta i un bon *taiant*, units a l'encert i la força del cop de braç sobre la peça, la cosa no té massa problema.

En Pere diu que «un dia a casa, parlant-ne amb el pare, deu fer uns quinze anys, ell m'explicava això del sac d'os que es feia per aquí, i em va semblar que estaria bé recuperar-lo, perquè vaig veure que complicat no ho era pas». Ja fa estona que tinc la sensació que en Pere ho fa tot senzill, les seves explicacions són planeres, tot és a l'abast, tot o quasi tot és ben fàcil, per això potser es va aventurar a recuperar aquest embotit ancestral. Però no en

té prou amb això, també ens explica un afegit que ha pensat, i espera (nosaltres també ho esperem), que doni més sortida al producte i li tregui aquell plus





de rusticitat i dificultat, per dir-ho així, que li atorguen els ossos. La idea d'en Pere és, una vegada més, senzilla i pràctica: no hi posarà els ossos del costelló, sinó el *tenrum*. I per demostrar-ho en la pràctica, porta tot un costelló de porc i assenyala exactament, sobre la peça, la part que rebutjarà i la que posarà en el nou sac d'os. Una mica més de feina a l'hora de tallar i triar la carn, però un resultat millor.

Maneres de menjar-ho. Tot i tractar-se d'un embotit, bàsicament el piumoc es menja cuit, incorporat als estofats de faves i pèsols junt amb la botifarra negra, els *carlins* de cansalada virada (o una *xuia* sencera) i les herbes habituals, però també es pot fer amb una barreja



de fideus i fesols. Amb fideus i fesols de Santa Pau és tal com ho feia Judith Oliveras, la jove promesa cuinera de Besalú que un desgraciat accident se'ns emportà, al pic de la joventut. També pot ser que algú es mengi cru el piumoc, que els ganuts i *toters* (gent a qui li agrada tot) abunden per la comarca. Però el fet d'estar format per ossos (o *tenrums* en un futur molt pròxim), no podem pas dir ni molt menys que

menjar-lo cru el converteixi en un embotit ideal per a consumir-lo així.

Me'n vaig de Tortellà amb un cert enyorament perquè a casa d'en Pere hi he recordat que, fa molts anys, hi havia vingut a comprar embotits amb el cap de cuina del restaurant-hotel on jo treballava a Figueres. Però qui hi venia

molt en aquell temps (cada dimecres, diuen) era el gran cuiner Joan Duran Camps (Figueres 1914-1981), que tenia un famós i molt concorregut restaurant al Portús. A can Vilanova en queda un gran record entre emocionat, carinyós i divertit, que ens evoca el pare d'en Pere, quan ja estem a punt d'enfilars, amb en Pep Sau que ha pres mostra gràfica de tot, la carretera d'Argelaguer.

A dalt, els Vilanova de Tortellà, a la seva carnisseria. Ells són els que han recuperat el sac d'ossos. Al detall, els ingredients que fan servir per elaborar-lo.

INDRET

Xavier Xargay > TEXT // Pere Duran > FOTOGRAFIA

Pujarnol

Una carretera, uns boscos, una història de prop de mil anys...

Per a molts banyolins Pujarnol és, sobretot, la carretera de Pujarnol, la que ens porta a Rocacorba des d'on, des de la distància que ens dona estar a cal veí, ens mirem el melic, amb més autocomplaença que no pas autocrítica: «i que maca que és la nostra comarca!». Sovint entenem, erròniament, que la carretera és el que dona cos al municipi, que no té un nucli gaire consistent; quan és al revés, perquè es té coneixença d'un lloc anomenat Puig Arnolf des del 1017, quan el monestir de Sant Esteve de Banyoles hi tenia possessions i, en canvi, la carretera va ser acabada fa uns trenta anys ben justets.

De fet, la carretera de Pujarnol té història. És la carretera GIV-5247. Surt a mà esquerra de la que va de Banyoles a Mieres, la GI-524, just després de la Puda i de l'estanyol de la Cendra (que bull, segons una falsa llegenda local, quan hi ha un terratrèmol o erupció volcànica a

qualsevol lloc del món), poc abans del paratge de les Estunes. És en aquesta zona on, segons Galofré i Rustullet, és produïren els darrers enfrontaments durant la guerra civil i hi moriren tres soldats republicans (a més dels disset enterrats en una fossa comuna del terme de Pujarnol). La carretera deixa a mà esquerra el Pla de Miànigues i, un quilòmetre després, en el municipi de Camós, travessa pel mig —a l'espera d'un projecte de renovació— les ruïnes de Vilauba, una casa de pagès d'època romana i visigòtica que va explotar el territori durant 700 anys, del segle I al segle VII d.C.

La carretera va ser començada durant la República, l'any 1931 i la varen deixar estar l'any 1933-34 al km. 4, just a sota can Sotirà. Acabada la guerra, els propietaris de can Sotirà i de can Gelada van enllestir-ne una bona part, pagant-ho de la seva butxaca. Però no serà fins a finals dels

anys 70, inicis dels 80, quan el camí horrorós que conduïa fins a Rocacorba, va esdevenir carretera. En Pere Frigola, de can Sotirà i alcalde de Porqueres a l'època, explica que els tècnics que havien d'estudiar la possibilitat de construir un repetidor de televisió a Rocacorba, intentaren accedir-hi per Canet d'Adri, però es varen perdre. Ell els acompanyà pel costat de Pujarnol. Finalment, s'arribà a un acord entra la Diputació i l'Administració central per tal d'aixecar el repetidor a Rocacorba, amb la condició que la Diputació s'havia de fer càrrec de construir-hi la carretera i una caseta. Però no hi havia diners i a punt va estar que l'Administració decidís emportar-se el repetidor a Osca. Segons explica en Pere, el pressupost inicial de la carretera era inassumible per a la Diputació, però ell, amb l'ajuda del Cap d'ICONA a la zona, varen aconseguir reduir-lo a una quarta part. Durant anys,

XAVIER XARGAY [Banyoles, 1962. Llicenciat en filologia i professor de secundària]

PERE DURAN [Banyoles, 1967. Fotògraf]



era l'ajuntament de Porqueres qui s'encarregava de mantenir-la, amb minses aportacions de la televisió catalana i estatal. Actualment és la Corporació de Radiotelevisió qui s'encarrega del seu manteniment.

Les cases. El terme de Pujarnol comença, més o menys, al km. 2,5 de la carretera GIV-5247 i acaba una mica més avall dels Bassiots, abans del Roure Gros. Està situat a 432 metres d'altitud, a la serra de Pujarnol, contrafort nord-oriental de la serra de Rocacorba, a la capçalera de la riera de Matamors. Acabada la guerra, segons en Pere, hi havia unes 29 cases habitades; avui dia només n'hi ha 9. En Pere, m'anomena, d'una tirada, les següents, quasi totes: can Baldiret, la Rajoleria, puig Surís –abans can Closes o, fins i tot, les Closes–, el Molí, can Sotirà –habitada–, can Nierga (casa amb turisme rural), can Vinyes, can Sull i cal Monjo –totes tres derruïdes–, cal Gravat, can Borrió, la Mata, can Gelada, la Coma d'en Mont –habitada–, can Mont –derruïda–, mas Grill, la Torre, la Rectoria, també anomenada les Oliveres –habitada–, can Vila –habitada–, les Comes –habitada–, el Puig –en obres de restauració–, can Camós. També hi ha el llogarret de Sant Maurici de Calç, anomenat sovint com a veïnatge de Calç –algun document parla de Descalç–, situat a llevant del nucli de Pujarnol; és un mas amb església romànica adossada. La seva independència va durar fins al 1363 que, per insuficiència del benefici rectoral a causa de la mortalitat, va ser unida primer a Miàni-gues i, definitivament a Sant Cebrià



A dalt, l'església de Sant Cebrià, d'origen romànic. A baix, la Torre, que havia estat el castell de Pujarnol i ara és propietat de la Fundació Ponsich.



un altre Egipte

Col·leccions coptes
del Museu del Louvre

Del 16 de setembre de 2011
al 8 de gener de 2012

LOUVRE



Carrer dels Ciutadans, 19
www.laCaixa.es/ObraSocial

CaixaForum *Girona*



Obra Social "la Caixa"