



CONVERSA

Josep Valls

ESCRITOR DE SANT
FELIU DE PALLEROLS
I EXGERENT DEL
MOTEL EMPORDÀ
DE FIGUERES, ON VA
FORJAR AMISTAT AMB
JOSEP PLA

PRIMERS RELLEUS

Bego Olivas

QUAN OLOT NO
TENIA PARAULES

RETRAT DE FAMÍLIA

**Can Llovera
d'Orfes**

PAGESOS, RAMADERS,
BOSQUETANS I
GESTORS DE TURISME
RURAL HEREUS D'UNA
NISSAGA AMB SEGLES
D'HISTÒRIA

PERFILS

Montserrat Port

NASCUDA A PORQUERES
I RESIDENT A SANT
JOAN LES FONTS,
HISTÒRIA VIVA DE
L'EXILI

Pere Frigoler

BANYOLÍ AMB UNA VIDA
LLIGADA A LA MÚSICA I
A LA SEVA DIVULGACIÓ

INDRET

Maià de Montcal

A PEU

**Pujants de
Rocacorba**

**El puig de
la Tossa
d'Espinau**



les garrotxes

www.garrotxes.cat

DOSSIER

AUTOCARARS, COTXES DE LÍNIA, TAXIS...



44 pàgines dedicades al
transport de passatgers al
nostre territori, des de les
tartanes i diligències
tirades amb animals fins
a l'evolució dels mitjans
motoritzats, un sector
que durant dècades ha
comunicat els pobles
i ciutats a través
d'ordinaris, taxis
o autobusos



SUREDA
INDÚSTRIA
VINS I CAVES

© GRÀFICA GRUP GAVARRES



FIRA DEL TAP I EL SURO

Cassà de la Selva | 31 de maig · 1 i 2 de juny 2019



www.firadeltap.cat



PELA DEL SURO I ESMORZAR DE PELADORS · DEMOSTRACIÓ DE L'OFICI
DE TAPER · ESTANDS DE PRODUCTES FABRICATS AMB SURO · RUTA DEL
SURO TEATRALITZADA · XIC-XEC I CANÇÓ DE TAVERNA · TAST DE VINS DE
LES GAVARRES I DE LES DO EMPORDÀ I Penedès · TALLERS INFANTILS

DIRECTOR >

Jordi Nierga
jordi@garrotxes.cat

COORDINADOR DE PATRIMONI >

Guerau Palmada

REDACCIÓ >

Telèfon 972 46 29 29
revista@garrotxes.cat

COL·LABORADORS >

Joaquim Agustí i Bassols
Jordi Altesa
Jordi Artola
Emili Bassols
Pere Bonada
Marta Carbonés
Joan Carreres
Pere Cerro
Ernest Costa i Savoia
Toni Cuerda
Meritxell Daranas
Pere Duran
Joaquim Ejarque
Josep M. Escandell
Ramon Estéban
Ramon Estéban Bochaca
Martí Figueras
Mònica Font
Joan García
Teresa Garnatje
Francesc Ginabreda
Josep Grabuleda
Eva Güibas
Laia Juez
Josep M. Massip
Antoni Mayans
Anna Noguer
Bego Olivas
Rosa Pagès
Clara Pedrosa
Miquel Peral
Xavier Plana
Llorenç Planagumà
Joan Pontacq
Miquel Puig i Reixach
Xavier Puigvert
Quim Roca Mallarach
Miquel Rustullet
Joan Sala
Pep Sau
Sònia Tubert
Xavier Valeri
Àngel Vergés
Josep Vilari
Xavier Xargay

EDICIÓ DE TEXTOS >

Alba Vindel

IMPRESSIÓ > Agpograf

DISTRIBUCIÓ > GLV

DIPÒSIT LEGAL > GI-381-2008

ISSN > 2013-3693

eg

EDITORIAL GAVARRES

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

DIRECCIÓ EDITORIAL >

Àngel Madrià
angel@editorialgavarres.cat

COORDINACIÓ DE PROJECTES >

Dolors Roset
dolors@editorialgavarres.cat

DIRECCIÓ D'ART >

Jon Giera
disseny@editorialgavarres.cat

ADMINISTRACIÓ >

Jaume Carbó
jaume@editorialgavarres.cat

SUBSCRIPCIONS >

Montse Casas
subscripcions@editorialgavarres.cat

ALTRES PUBLICACIONS >

www.gavarres.com
www.cadipedaforca.cat
www.alberes.cat

PUBLICACIÓ ASSOCIADA A >



> Premis APPEC
'Millor Editorial en Català 2008'

> Premis Amics de l'Alta Garrotxa
'Memorial Ramon Sala Canadell
2015'



FOTO DE PORTADA
REALITZADA AMB MATERIAL
CEDIT PER LA DELEGACIÓ
D'OLOT DE L'EMPRESA TEISA.
AUTOR: PEP SAU.

SUMARI

4-5

PRIMERS RELLEUS QUAN OLOT NO TENIA PARAULES

BEGO OLIVAS (TEXT) // ROSA PAGÈS (IL·LUSTRACIÓ)

6-9

ACTUALITAT

10-15

CONVERSA JOSEP VALLS

RAMON ESTÉBAN (TEXT) // PEP SAU (FOTOGRAFIA)

16-20

RETRAT DE FAMÍLIA CAN LLOVERA D'ORFES

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

22-25

PERFILS

MONTSERRAT PORT / PERE FRIGOLER

FRANCESC GINABREDA / ANNA NOGUER (TEXT)
QUIM ROCA MALLARACH / PERE DURAN (FOTOGRAFIA)

27-72

DOSSIER AUTOCARS, COTXES DE LÍNIA, TAXIS...

JORDI NIERGA (COORDINACIÓ)

75-91

PATRIMONI

ETNOLOGIA // ARQUITECTURA // HISTÒRIA // NISSAGUES // LLEGENDES // VULCANOLOGIA // FAUNA // PLANTES I REMEIS

92-95

INDRET MAIÀ DE MONTCAL

ERNEST COSTA I SAVOIA (TEXT I FOTOGRAFIA)

96-99

A PEU

PUJANTS DE ROCACORBA

JOAN PONTACQ (TEXT I FOTOGRAFIA)

EL PUIG DE LA TOSSA D'ESPINAU

JOAQUIM AGUSTÍ I BASSOLS (TEXT I FOTOGRAFIA)



MEMÒRIA FOTOGRÀFICA ATRACCIONS DE LES FESTES MAJORS

QUIM ROCA MALLARACH (RECERCA FOTOGRÀFICA I DOCUMENTACIÓ)

conversa amb l'escriptor de Sant Feliu de Pallerols. LA SEVA VIDA I LA SEVA OBRA HAN ESTAT MARCADES PER L'AMISTAT AMB JOSEP PLA, A QUI VA TRACTAR AL MOTEL EMPORDÀ, L'ESTABLIMENT ON TREBALLAVA DE GERENT. EL SEU PAS PEL SEMINARI DE GIRONA EL VA OBLIGAR A SER AUSTER AMB EL MENJAR, PERÒ POSTERIORMENT, AL MOTEL, ARRAN DE CONTACTAR AMB ALGUNS DELS XEFS I CRÍTICS MÉS IMPORTANTS DE L'ÈPOCA, SE LI VA DESPERTAR LA PASSIÓ PER LA GASTRONOMIA, AIXÍ COM TAMBÉ PER LA RESTA DE LES ARTS PLÀSTIQUES I LA MÚSICA. A VALLS SE LI PODRIA APLICAR EL TÒPIC QUE ÉS UN HOME DEL RENAIXEMENT.

RAMON ESTÉBAN TEXT
PEP SAU FOTOGRAFIA

Josep Valls

–El més lògic seria pensar que la seva vocació per escriure i per la gastronomia té l'origen en el fet que va treballar al Motel Empordà i que va conviure amb Josep Pla. És correcte?

–«Sí, així com el meu pare em va donar el gust per llegir, el senyor Pla em va donar el gust per escriure, arran de llegir-lo a ell. Al Motel ens vam passar moltes hores sols a taula, ell i jo. En conèixer-lo em vaig posar a llegir sense tempraça tota l'obra completa de Pla que havia sortit fins aleshores, que em sembla que era fins al volum 23 o 24, i aleshores, quan a la conversa que tenia amb ell hi havia un buit, hi posava una cita seva i això, tot i que ho dissimulava, li agradava molt. I va ser ell qui em va dir clarament: 'Escrigui, escrigui sobre mi, sense manies, digui que era un desastre, digui el que vulgui!'. I en realitat jo ja feia temps que ho feia, des del

primer dia que el vaig conèixer anava apuntant cada vespre les converses que havíem tingut. Des del principi ja vaig veure que era excepcional, el fet que jo conegués el senyor Pla i que hi pogués parlar.»

–Abans de contactar amb Pla, vostè ja escrivia?

–«Sí, però no havia pas publicat. Ja quan estava al Seminari omplia un dietari d'aquells que es feien, encara en guardo trossos. Podríem dir que fins a aquell moment havia escrit per a mi, escrivia coses locals, quatre cosetes.»

–Vostè va ser el gerent del Motel durant molts anys. La seva formació, per tant, va ser d'home de números i no pas de lletres.

–«No, no. La feina sí que va ser de números, però no en

RAMON ESTÉBAN. Olot, 1961. Periodista
PEP SAU. Olot, 1963. Fotògraf



M1

Per a la festa major de Camprodon era molt típic fer-se una fotografia disfressat i davant d'un decorat. El fotògraf, amb la minutera, també feia el seu jornal.

ANY: 1940-1945
AUTOR: DESCONEGUT
PROCEDÈNCIA:
FAMÍLIA SOLER-
PLANELLA



M2

Una de les atraccions conegudes com les 'barques' a Sant Feliu de Pallerols. L'encarregat empenyia fort per tal de fer-la anar ben enlaire i provocar els corresponents xisclets de la mainada.

ANY: 1952
AUTOR: FERNANDO VILALLONGA
FÀBREGA
PROCEDÈNCIA: ACGAX. SERVEI
D'IMATGES



M3

Festes del Tura, a Olot. A punt per començar a fer voltes, anar endavant, anar endarrere, enlairar-se i caure de sobte. Els moviments bruscos són constants en les atraccions per accentuar les emocions i impressionar de valent.

ANY: AL VOLTANT DE 1963
AUTOR: RAFAEL HENARES YEPES
PROCEDÈNCIA: ACGAX. SERVEI D'IMATGES.
FONS RAFAEL HENARES YEPES

DOSSIER

AUTOCARS, COTXES DE LÍNIA, TAXIS...

JORDI NIERGA > COORDINACIÓ

Amunt i avall amb l'ordinari	28	JORDI NIERGA [Banyoles, 1985. Periodista]
De la diligència a l'autobús	30	XAVIER VALERI [Sant Joan les Fonts, 1958. Periodista]
Els autocars d'en Pere Màrtir Rossell, a Olot	33	JOAN CARRERES [Viladamat, 1976. Fotògraf i escriptor]
Prop d'un segle sobre rodes	34	MÒNICA FONT [Vilassar de Mar, 1974. Humanista i comunicadora]
Joaquim Puig, el senyor de la TEISA d'Olot	37	MIQUEL PUIG I REIXACH [Banyoles, 1950. Mestre jubilat]
PERFIL > Montse Barceló	38	JORDI NIERGA
Sebastià Alsina, el taxista olotí	40	FRANCESC GINABREDA [El Mallol, 1989. Periodista]
Taxis de can Pau, a Castellfollit	42	JOSEP VILAR [Argelaguer, 1961. Enginyer tècnic agrícola]
Les diligències a la Vall d'en Bas	44	RAMON ESTÉBAN BOCHACA [Olot, 1987. Professor d'història i educador social]
Can Nissu, de Bàscara	48	EVA GÜIBAS [Girona, 1994. Periodista]
Els autocars dels Giralt	50	MARTA CARBONÉS [Les Planes d'Hostoles, 1964. Professora d'anglès]
Els Surina, taxistes a Besalú	52	PERE CERRO [Sant Jaume de Llierca, 1951. Mestre jubilat]
Autocars Solà, transport familiar	54	MIQUEL RUSTULLET [Banyoles, 1945. Activista cultural] JOAQUIM EJARQUE [Girona, 1946. Activista cultural]
De voltar per Europa, a l'escola	56	SÒNIA TUBERT [Serinyà, 1975. Periodista]
Memòries d'un taxista banyolí	58	JOSEP M. MASSIP [Banyoles, 1948. Naturalista i escriptor]
Autos Güell de Camprodon	60	MIQUEL PERALS [Setcases, 1941. Enginyer de monts i economista]
Taxis Cuadrado, els taxis de ca n'Eloi	63	MIQUEL PERALS
Dels rails a les rodes	64	JOAN GARCIA [Sant Joan de les Abadesses, 1982. Periodista i realitzador audiovisual]
Autocars Olivet, revivint la història	67	EVA GÜIBAS
Els autocars Roca, els iniciadors	68	LAIA JUEZ [Barcelona, 1975. Antropòloga i periodista]
En Joan Jordà, sempre amb la clau anglesa	71	EVA GÜIBAS
PERFIL > Pilar Martí	71	MERITXELL DARANAS [Palamós, 1975. Professora de llengua i literatura catalanes]
PERFIL > Joan Vila	72	JORDI NIERGA



Un autocar de TEISA dels anys quaranta.
PROCEDÈNCIA: Arxiu Cambra de Comerç de Girona.

Amunt i avall amb l'ordinari

Jordi Nierga > TEXT

La parsimònia que rodejava els trajectes tirats per matxos va monopolitzar durant anys el món del transport de passatgers a la nostra contrada. Però els renills dels cavalls i els carrisqueigs de les rodes van anar desapareixent amb l'aparició del brogit del motor, un factor que va arribar de bracet amb altres canvis substancials com la substitució dels camins per carreteres o el mateix sacseig de la societat: la gent, cada cop més inquieta, començava a pujar a bord de l'ordinari o el taxi de torn no només per anar al mercat o a la missa de diumenge, sinó també per satisfer les necessitats d'oci que es podien saciar al ball de la plaça o a la sala de cinema de torn.

Mai millor dit, aquest número vol esdevenir un viatge que serveixi per resseguir la història del transport com a servei públic al territori. Un itinerari, el que teniu a les mans, que té en compte la mirada més pretèrita, representada per les diligències amb tracció animal, però que també vol destacar l'evolució d'empreses que van iniciar el seu rumb des de la modèstia i que actualment llueixen flotes de vehicles que dia a dia circulen per l'asfalt de les nostres carreteres. Per entendre aquesta evolució, en Xavier Valeri ens ofereix un article transversal que inclou des de les tartanes que es congregaven a la plaça Major d'Olot fins a les primeres línies de transport amb automòbil, uns trajectes ja motoritzats que, malgrat tot,

tenien restriccions logístiques evidents: la velocitat màxima permesa era de 25 quilòmetres per hora. El reportatge també inclou alguna pinzellada de les grans empreses que van sorgir més endavant, com ara Transportes Eléctricos Interurbanos Sociedad Anónima (TEISA), una companyia que el dossier analitza des de diferents perspectives.

Així doncs, la Mònica Font recula en el temps per recuperar els orígens de l'empresa de transport, impulsada per un grup d'emprenedors banyolins. La seva peça es complementa amb dos articles més, un perfil d'en Jordi Nierga sobre la Montse Barceló, la primera conductora que va tenir la companyia, i un text històric elaborat per en Miquel Puig que es focalitza en la figura del seu pare, en Joaquim Puig –'el senyor de la TEISA'–, qui va treballar durant un bon grapat d'anys a les oficines de l'antiga estació d'Olot. Sense deixar la capital garrotxina, en Francesc Ginabreda conversa amb en Sebastià Alsina, història viva dels taxis a la ciutat, mentre que en Joan Carreres recupera el llegat dels autocars d'en Pere Màrtir Rossell, un personatge rellevant que va impulsar un negoci de transport situat al costat de la fonda Europa.

Més enllà d'Olot, un altre indret que esdevenia un epicentre de les comunicacions terrestres era Tortellà, a l'Alta Garrotxa. Allà hi hem de situar el punt de partida



dels primers viatges d'Autocars Olivet, un projecte que, tal com explica l'Eva Güibas, avui no només ofereix el servei de transport, sinó que també té agència de viatges pròpia. Qui sap si els seus vehicles van compartir rutes amb altres automòbils d'origen garrotxí com els taxis de can Pau de Castellfolit de la Roca, un negoci descrit per en Josep Vilar que es manté dempeus amb la seva tercera generació, o els taxis i microbusos d'alguns dels xofers que hi havia a la Vall d'en Bas, com ara en Ramon del Piqués o en Josep Feixas, a qui coneixem gràcies al treball d'en Ramon Estéban Bochaca.

Sense abandonar la comarca volcànica també ens desplaçem fins a les Planes d'Hostoles, on la Marta Carbonés ha parlat amb en Joan Giralt, qui durant molts anys va ser conductor d'Autocars Giralt d'Amer, una empresa impulsada pel seu pare, en Manel de can Cabravia. A l'altra punta de la comarca, a Besalú, els trajectes per la vila comtal i el seu entorn estaven protagonitzats, en gran part, pels taxis d'una família, la dels Surina, que descobrirem gràcies a en Pere Cerro.

El dossier també gira el volant cap al Pla de l'Estany, on trobem companyies com ara Autocars Solà, una aventura empresarial liderada per en Joan Terradas, qui va entrar en el sector del transport després d'agafar el relleu del transportista Pere Peracaula, tal com ens descriu en Miquel Rustullet i en Joaquim Ejarque. A la mateixa comarca, però en aquest cas a Porqueres, hi trobem Autocars Coll, una companyia engegada per en Josep Coll, amb qui ha parlat la Sònia Tubert.

La diligència que feia el trajecte d'Olot a Sant Joan de les Abadesses, aturada a l'hostal de la Cantina, al coll de Coubet // PROCEDÈNCIA: ACGAX. Josep M. Dou Camps.

A part dels autocars, a Banyoles també hi ha hagut una ferma tradició taxista. Així ens ho explica en Josep Maria Massip, qui repassa la trajectòria del seu pare, en Manel Massip, a través d'un escrit farcit d'anècdotes i vivències al volant. D'altra banda, els qui també tenien un bon grapat de coses per explicar eren els de can Nissu, de Bàscara, uns tartaners i xofers documentats per l'Eva Güibas que cada dimecres feien parada al mercat de Banyoles, un indret on també s'hi aturava la Rubia d'en Joan Vila, en Sipapa, amb qui ha parlat en Jordi Nierga. I si algun d'ells tenia problemes mecànics, sempre podia visitar al taller on treballava en Joan Jordà, amb qui ha conversat, també, l'Eva Güibas.

Si ens adrecem cap al Ripollès, ens adonarem que el transport de viatgers esdevenia encara més fonamental tenint en compte la geografia allunyada i el terreny abrupte. A la vall de Camprodon, els cotxes de línia d'en Güell i els taxis dels Cuadrado es feien un tip de fer viatges amunt i avall, tal com ens narra en Miquel Peral, mentre que a Sant Joan de les Abadesses en Joan Garcia ens parla de l'evolució d'un sector, el del transport de persones, que es va intensificar a partir de l'arribada del tren i mitjançant la iniciativa de persones com en Joan Soler.

Finalment, a la vall de Llémena, en Josep Roca va idear una empresa de transport que va tenir continuïtat amb l'arribada del seu fill Lluís, amb qui ha parlat la Laia Juez, mentre que la Meritxell Daranas ha conegut la Pilar Martí, la taxista de can Reixach, qui fa poc s'ha jubilat després de més de 800.000 quilòmetres a l'asfalt.



De la diligència a l'autobús

LES TARTANES DE TRACCIÓ ANIMAL VAN DONAR PAS AL SERVEI DE TRANSPORT DE PASSATGERS MOTORITZAT A LA CIUTAT D'OLOT I A TOTA LA COMARCA

Xavier Valeri > TEXT

La plaça Major era el centre neuràlgic de l'Olot de començaments del segle XX. Estava voltada de comerços i d'establiments dedicats a la venda i reparació de carruatges. Les diligències de Sant Joan de les Abadesses i de Sant Feliu de Pallerols feien parada a can Xava i a can Martí; les de Figueres, a ca la Morena, i les de Banyoles i Girona, a ca la Conxita, segons *El Faro de la Montaña*.

Per la plaça del Carme entraven la tartana llarga de Figueres i l'òmnibus de Girona, que consistia en una caixa llarga i estreta amb final en corba davant i darrere. La tartana llarga de Figueres era la mateixa caixa coberta amb una vela i venia carregada de coves de peix i feia canvi d'animals a Besalú. A les parades –en feien tres o quatre– els viatgers bevien anís amb carquinyolis.

A la plaça Major, els viatgers baixaven carregats de maletes i de paquets.

Quan posaven el peu a terra, els mossos de les fondes i de les cases de menjar els empaitaven per oferir-los l'establiment que representaven. Oferien els serveis de la fonda Estrella, al carrer Ferrarons, 15; de l'hotel del Parc i de can Resplandis, al carrer Verge del Portal, a partir del 1908. Per només menjar hi havia: can Campanya, Hospici, 5; can Xarn, carrer Sant Rafel; can Xec de les Dobles, Clivillers, 25; Can Ziu, Bonaire, 8; Manel Casas, Campdenmàs, 10; ca la Montserrat, i can Piera i ca la Rosita, carrer Verge del Portal.

Entre els mossos n'hi havia un que destacava per la seva capacitat de persuasió. Era en Miquel Cassà, l'Ayano, que convidava els viatgers a anar a la fonda on treballava –l'Estrella– un indret propietat de la catalanista, religiosa i caritativa família Tutau. Eren tan bona gent que una vegada van donar la cara, i més,

per un hoste que els va fer creure que era un nacionalista polonès que havia assassinat el cap dels serveis secrets del tsar de Rússia. En el viatge que va fer de Figueres a Olot, el 1891, l'escriptor Carles Bosch de la Trinxeria va definir l'Estrella com un establiment de trágic, de porró, all i oli, carn d'olla i escudella amb pilota.

El tren havia arribat a Sant Feliu de Pallerols el 1902 i durant nou anys l'enllaç entre Sant Feliu i Olot el va fer una diligència estirada per dues mules. Un dels viatgers de la diligència, l'escriptor anglès Rowland Thirlmere, va arribar a Olot amb la diligència de Sant Feliu i va escriure l'experiència en el llibre *Letters from Catalonia and Other Parts of Spain*.

Thirlmere va arribar a la plaça Major i en un carrer estret va veure la fonda Estrella. «Em vaig deprimir en veure aquell lloc fosc i tètric que pel seu

Foto de la tartana de Carles Boschdemont // PROCEDÈNCIA: Arxiu Comarcal del Pla de l'Estany (Editorial Oliveras. Foto família Butinyà Sitjà).



nom fa esperar brillantor i llum», va escriure. Com que no va trobar l'Ayano, tot sol va haver de buscar les habitacions. A la fonda s'hi menjava bé perquè en va elogiar els àpats. Thirlmere va marxar amb l'òmnibus d'Olot fins a Girona. «Quatre homes, amb barrets de llana en pic que els tapaven les orelles, i que semblaven servents de la Inquisició, van agafar posicions a les diferents cantonades de la plaça cridant: 'Tot està bé! Nit serena!'. El cotxer va fer petar el fuet, els quatre cavalls van estirar les cingles i la diligència va sotraguejar cap als estrets carrers i després cap a la carretera il·luminada per la lluna», va escriure Thirlmere, tal com recull la publicació dels *Annals del Patronat d'Estudis Històrics d'Olot i Comarca* 'L'Olot del 1900. La visita de Rowland Thirlmere a la Garrotxa i les seves *Letters from Catalonia and Other Parts of Spain*', de Jesús M. Gutiérrez, Betti Battalla i Miquel Àngel Fumanal.

Els ordinaris. A la plaça Major també feien parada les tartanes dels ordinaris que feien servei de transport de viatgers i de paqueteria des dels pobles petits. En Domènec Espadalé Vergés (1879-

1950) duia els viatgers de Sant Joan les Fonts; en Carles Boschdemont Tarrats, els de Sant Jaume de Llierca, i en Pere Olivet, els de Castellfollit de la Roca.

A cada poble hi havia una persona que feia el transport ordinari de viatgers i de paqueteria. Amb un horari fixat, el vehicle sortia dels pobles al matí i hi tornava a la tarda. Entre l'arribada i la tornada, l'ordinari, amb un cabàs, recollia els encàrrecs a les botigues que després repartia al seu poble. El progrés acabaria transformant alguns d'aquells serveis en empreses de transport de viatgers i de mercaderies.

A primers de gener del 1909, el senyor Cottard, fill de Barcelona i representant comercial dels automòbils Berliet, va arribar a Olot per tal de trobar-hi persones interessades en el servei de transport de viatgers entre Olot i Girona amb automòbil. Poc després, el 30 de desembre de 1911, Obres Públiques va autoritzar en Josep Claparols per fer el servei públic de viatgers amb automòbil per les carreteres de Madrid a França i de Girona a Olot.

El 10 d'octubre de 1913 va quedar inaugurada la línia diària de transport de viatgers amb automòbil entre Olot i Ba-

nyoles. El responsable era el mateix senyor Claparols, que resseguia el trajecte amb l'autobús número 50 i amb una velocitat restringida: el reglament marcava que no podia passar dels 25 km/h. Mesos més tard, el 2 de maig del 1914, Sarquella i Companyia també va fer la línia entre Olot i Girona, mentre que a finals del 1914 un nou empresari anomenat Mario Ortega va començar a fer la línia entre Olot i Banyoles, deixant la de Banyoles a Girona per a Sarquella i Companyia. El febrer del 1918, Ortega va fer una reunió a Banyoles per constituir una societat anònima de transport de viatgers. A partir del gener del 1920, la línia entre Banyoles i Girona va quedar en propietat de Sarquella i Companyia. Ortega, per la seva banda, es va quedar la d'Olot a Banyoles, on va obrir un taller de reparació d'automòbils i de tota classe de vehicles.

El 1923 van autoritzar Ortega per establir una línia entre Olot i Sils amb parades a les Preses, Sant Esteve d'en Bas, les Planes, la Celleria, Anglès, Sant Martí Sapresa, Santa Coloma de Farners i Riudarenes. Ortega també feia la línia Olot-Banyoles-Girona per Santa Pau i Mieres. El 8 d'agost de 1923, pre-

A l'esquerra, un autocar i dos xofers de Sant Jaume de Llierca que feien el transport de treballadors a la fàbrica tèxtil Brutau. Anys 50 // PROCEDÈNCIA: Editorial Oliveras.
A la dreta, el cotxe de línia que feia el trajecte entre Olot i Sant Joan de les Abadesses.
PROCEDÈNCIA: ACGAX. Josep M. Dou Camps.



Prop d'un segle sobre rodes

LA COMPANYIA TEISA, INAUGURADA L'ANY 1920, ESTÀ A PUNT DE CELEBRAR EL SEU CENTENARI AMB MÉS TRAJECTES I SERVEIS QUE MAI

Mònica Font > TEXT

Les casualitats no existeixen. Ho constato perquè uns deu mesos abans que m'encarreguessin la redacció d'aquest article, el destí va voler que algú em parlés d'en Carles Boschdemont Tarrats, un tartaner garrotxí que a principis del segle XX feia el servei de transport de viatgers i de paqueteria de Sant Jaume de Llierca a Girona. Durant el trajecte, podem imaginar que força llarg, es feien parades per donar refresc i aliment als cavalls en cases i hostals situats a peu de carretera i on els viatgers podien aprofitar per estirar les cames i descansar. Sembla que Boschdemont va rebre la proposta de formar part de la companyia d'autobusos TEISA, acrònim de Transports Elèctrics Inte-

rurbans, SA, i la va refusar perquè estava segur que una empresa de serveis d'aquestes característiques no tenia gaire futur. Tot i les funestes prediccions del tartaner, el 13 de març de 1920 naixia la companyia, fruit de l'esperit emprenedor de cinc banyolins que, amb dos òmnibus elèctrics impulsats per unes bateries que es recarregaven amb l'ajuda de l'energia nocturna sobrer de centrals hidroelèctriques del Pla de l'Estany, van posar en funcionament un projecte que, l'any vinent, celebrarà cent anys d'existència.

Els cinc banyolins fundadors eren Joaquim Coromina Gispert-Sauch, Lluís Coromina Gispert-Sauch, Martirià Butiñà Oller, Jaume Juandó Parera

i Esteve Costa Masjuan, i el seu objectiu era clar: oferir un servei de transport de viatgers eficient i adequat a l'època.

Temps de canvis... i de guerra. Però ben aviat la TEISA canviaria l'estructura inicial. El juliol del mateix any de la constitució de l'empresa, els cinc socis hi incorporarien dos membres més: els empresaris banyolins Joan Terradas i Ramon Sarquella, propietaris en aquell moment a parts iguals d'un antic negoci de conducció de viatgers, de Banyoles a Girona i viceversa, en vehicles de tracció animal i en automòbils.

Així, i quasi sense adonar-se'n, es crearia un precedent que els ha acompanyat fins ara: d'aleshores ençà, la

Excursió de treballadors de la TEISA el 18 de juliol de 1949.

PROCEDÈNCIA: Arxiu Cambra de Comerç de Girona.

TEISA està integrada i administrada per set famílies banyolines que, amb el pas de cada generació, s'han anat adaptant a les exigències dels nous temps.

Un dels primers obstacles que van trobar, i que de ben segur no esperaven, va ser el mal estat de les carreteres. Fent un considerable esforç econòmic, la companyia va comprar un seguit d'òmnibus elèctrics de la marca Walker, els més capdavaners en aquell moment, que la gent va batejar popularment amb el nom de *bequeques* per la similitud de la part frontal del vehicle amb el cap d'un mussol, i que es va demostrar que no estaven fabricats per suportar la duresa dels camins. Eren eficients en terrenys plans, però en aquelles condicions s'avarïaven a cada moment. Al cap d'un temps, i perquè la TEISA pogués mantenir el seu compromís de bon servei i puntualitat, van haver de vendre's els vehicles.

Com si això no fos poc, els primers anys de la companyia van estar marcats per les pugnes amb La Popular Bañolense, una altra empresa de transport de passatgers amb què havia de competir constantment en preus, horaris i trajectes. Finalment, la victòria va ser per a la TEISA, que després de guanyar diverses concessions de transport va fer que l'altra empresa s'acabés retirant.

Però aquesta no seria l'única competència que la companyia trobaria. Pocs anys després d'haver començat la seva aventura empresarial, l'empresa es va haver d'enfrontar a l'arribada del tren a Banyoles: el 1926, trens de mercaderies, i el 1928, trens de passatgers. Les circumstàncies van fer que del 1930 al 1931 el tren comencés a funcionar de manera precària i el 1933 reduís el servei de passatgers i suprimís el trànsit de mercaderies. Però la guerra és a tocar i, quan esclata, els mi-

litars requisen els autocars i els trens de via estreta són molt utilitzats. El terreny accidentat i els materials de poca qualitat fan que el tren funcioni fins a finals de la guerra, tot i que després s'atura. Dècades més tard, l'any 1950, el tren de Banyoles reprèn el funcionament però poc després, el 1956, deixa de funcionar, ara sí, de manera definitiva.

La guerra marcarà un punt d'inflexió en el normal funcionament de la TEISA i de la majoria d'empreses, que seran intervingudes, cosa que afectarà radicalment la vida de tot un país. El punt de partida és el 18 de juliol de 1936 amb la revolta militar en contra del govern de la Segona República que, en fracassar, desemboca en la Guerra Civil que dura quatre llargs anys.

La intervenció de l'empresa vindrà, en primera instància, mitjançant el Comitè de Guerra de Banyoles, que el mes d'octubre ja s'haurà dissolt i n'haurà agafat el relleu la Conselleria d'Economia de la Generalitat de Catalunya. L'octubre del 1936, mitjançant un decret, la conselleria ordena la col·lectivització obligatòria d'empreses i la formació dels corresponents consells d'empresa. El desembre d'aquell mateix any, la TEISA col·lectivitza la companyia, canvia el nom social per Transports Interurbans Empresa Col·lectivitzada i crea un consell d'empresa amb un delegat interventor que és un xofer de la companyia. Serà aquell un temps excepcional i, probablement, una autèntica prova de foc per a empreses joves com ara la TEISA, que aleshores encara no tenia ni dues dècades d'existència.

Així, des de mitjans del 1936 fins a principis del 1939, l'empresa viurà les conseqüències del conflicte bèl·lic amb la requisita general d'autocars,

l'escassetat de combustible i la dificultat per aconseguir peces de recanvi, com ara pneumàtics. Els tallers també es veuran afectats per les lleves i aviat només es podrà disposar de la mà d'obra dels més veterans i dels aprenents que, sovint, hauran de fer anar l'enginy per compensar la manca de recanvis i la manca d'habilitats, respectivament.

La postguerra no serà un període gaire més pròsper en termes d'economia empresarial. S'haurà de fer front a una escassetat quasi endèmica que propiciarà l'aparició d'un mercat creixent de revenda de peces, atesa la gran quantitat de vehicles de tota mena que es trobaven estimbats i abandonats als marges de camins i carreteres. En el cas del combustible, es van utilitzar de manera generalitzada pel seu baix cost els anomenats *gasògens* que, en contrapartida, malmetien força els motors. Funcionaven amb llenya o carbó i la totalitat dels autocars de la TEISA van ser equipats amb aquest sistema fins que, acabada la guerra i el període posterior, van venir temps millors.

L'expansió després de l'esforç. Pasada aquesta època convulsa va començar l'etapa d'expansió i, ben aviat, els autobusos de la TEISA van començar a formar part del paisatge habitual de les comarques gironines. L'any 1958 la companyia disposava de 35 vehicles; l'any 1972, de 44, i l'any 1995, de 64. Les coses havien millorat molt respecte a les dècades anteriors.

L'any 1956 neix el Garrotxa Exprés, un trajecte entre Olot, Banyoles, Girona i Barcelona llargament esperat que, malauradament, té una vida ben curta, ja que l'any 1958 queda suprimit. El motiu és que, de manera sobtada, la TEISA perd el dret de pas dels autobusos entre Girona i Barcelona per la carretera N-II, mentre la RENFE guanya una concessió que, a través d'un



Bitllets de la companyia
TEISA // FOTO: Pep Sau.



Taxis de can Pau, a Castellfollit

EN PAU PLANA VA SER EL PRIMER TAXISTA DEL POBLE I VA INICIAR UN RECORREGUT PROFESSIONAL QUE FINS ARA JA HA PASSAT PER TRES GENERACIONS

Josep Vilà > TEXT

Cal Grill és una casa de postal situada en un prat idíl·lic a tocar de la riera de Carrera, sempre cabalosa, en el veïnat del mateix nom del terme de Montagut i Oix. A finals del 1890 hi vivien els propietaris, de cognom Plana, que hi feien de pagès. Van tenir mitja dotzena de fills: l'hereu es va quedar al mas i la resta van marxar a buscar-se el futur. Un d'ells, en Martí Plana, va anar a treballar a Girona i va fer de taxista. Un altre, en Pau, va buscar feina a la fàbrica més propera a cal Grill, que era anomenada *la Palla*, on fabricaven un paper molt fi classificat com a paper de palla que servia per embolicar. La nau estava situada a sota del mas Gussinyer de Castellfollit, a tocar del riu Fluvià, pel costat dret. En Pau (1893-1984), una diada de Reis de l'any 1910, va tenir un aparatós accident a la fàbrica que li podria haver costat la vida: la mà li va quedar enganxada en una

màquina, que l'anava empenyent cap a dins. Sort va tenir que li va tallar dos dits en sec i es va poder alliberar, va tornar a néixer. Des d'aquell dia, per a la diada de Reis mai més no va voler treballar, feia festa i celebrava que era viu. Després de l'accident, el seu germà taxista li va aconsellar que canviés de feina. «Fes de taxista a Castellfollit, és un bon ofici, et guanyaràs bé la vida i té futur», li va dir.

Una nova vida com a taxista. En Pau li va fer cas i va ser el primer taxista del poble. El primer vehicle que va adquirir va ser un cotxe francès de la marca Rosengard, matrícula GE-4475. El 1928 ja anava periòdicament a França per la Jonquera a recollir pneumàtics d'importació, tal com consta en la documentació que guarda la família. «Pase especial temporal de su carruaje automóvil expedido en la Junque-

ra para Francia. Descripción del vehículo: modelo Dodge; forma y color de la capa: Torpedo negro». El mateix any 1928 va tenir el nomenament de la CAMPSA de Madrid per poder tenir un sortidor de gasolina davant de casa seva, situada al costat del revolt que hi ha a la carretera vella al centre de Castellfollit. Així doncs, va començar fort: taxi i benzinera. L'any 1931, ja a la Segona República, disposava també d'un Hispano-Suiza.

En Pau va ser el gran pioner i va marcar el camí a seguir. De fet, de la casa encara en diuen *can Pau* i l'empresa és coneguda pels Pau. Es va casar a inicis dels anys vint amb la Margarida Serra de ca la Nanja, del carrer vell del poble, amb qui va tenir dos fills: la Carme, nascuda el 1923, que també va fer un temps de taxista, i en Miquel, nascut el 30 de juny de 1936, que va esdevenir l'últim batejat a Castellfollit

Parada a can Pau. Darrere els vehicles es pot veure el sortidor de gasolina. Any 1959 // PROCEDÈNCIA: Arxiu Família Plana.

abans no esclatés la Guerra Civil i es cremessin les esglésies.

En Miquel, precisament, va seguir amb el taxi tota la seva vida. Es va casar, l'any 1960, amb la Concepció Canet d'Esponellà, que treballava a la fleca de la seva germana al poble, i va ser així com va conèixer el jove taxista. Aviat la Conxita també es va treure el carnet de conduir de primera per dur taxis i autocars, feien una societat perfecta i familiar. La feina aleshores era gran, a vegades dura i, sobretot, molt variada. Portaven cada diumenge, a mitja part del cine, els rotllos o bobines de les pel·lícules dels cinemes de Castellfollit a Tortellà, i a l'inrevés, i també duïen molts malalts als hospitals d'Olot, Girona i Barcelona i feien molts casaments, viatges de noces i enterraments llunyans.

Quan van arribar els primers emigrants del sud d'Espanya, a l'estiu els portaven al *pueblo*, a Andalusia o Extremadura, i al cap d'un setmanes els anaven a recollir. D'altra banda, el matrimoni també portava molta gent a Perpinyà a veure pel·lícules de *caldo*, prohibides aquí per la dictadura. En Miquel resumia la seva feina amb una frase genial: «Tant puc portar monges com prostitutes». I és que també l'havia llogat jovent de la comarca per durlos al Barri Xino de Girona. S'esperava una hora i els tornava a pujar, més calmat.

Un naixement dins el taxi.

D'anècdotes, en Miquel en té moltes, però l'experiència més forta que ha viscut va ser el naixement d'una criatura dins el taxi, en una nit nevada d'hivern del 1962. Feia molt poc que havia estrenat un nou vehicle, un Seat 1400 de cinc places. El pagès de can Passavent, de prop del poble, va anar a avisar-lo que la

seva dona estava a punt de parir. La van recollir i junts van passar per Sant Joan les Fonts, per recollir la llevadora. Quan l'esperaven, la dona va tenir fortes contraccions i, finalment, va sortir el nadó. Sense immutar-se, el pare va treure el ganivet de pagès de la butxaca, li va tallar el cordó umbilical, es va treure l'americana i va abrigar el nou fill, que ja era el sisè. El taxi va quedar fet un desastre de líquids diversos. «Sort que encara duïa els plàstics de nou als seients», recorda. Tot i així, un tall en el plàstic va deixar una taca que no va marxar mai, es va convertir en el rastre d'un record que en Miquel va viure amb molta intensitat: en veure i viure de ben a prop l'espectacle de la vida, va quedar entre espantat i estupefacte; va accelerar el Seat i de dret cap a l'hospital. Va entrar a Olot pel carrer Major, en sentit contrari. El va fer parar un sereno: «On vas, boig, en sentit contrari i amb aquestes velocitats?», li va dir. «Ai, deixa'm passar, que hem entrat tres persones al taxi i en sortirem quatre», li va respondre el taxista, que va rebre l'aprovació del vigilant: «Ostres, tira, tira!». En Miquel aquella nit de diumenge no va dormir gens. Va haver de netejar tot l'interior del taxi, ja que el dilluns a primera hora del matí havia de portar l'alcalde i un regidor del poble cap a Madrid, a pidolar en algun ministeri. Quina feinada!

El relleu. Portaven carretades de jovent els diumenges a Olot, en els dos taxis que tenien. En un d'aquests, el de set places, a vegades hi anaven més d'una dotzena de persones. El 1968 van agafar el servei de transport de joves per a l'escola especial Joan XXIII d'Olot, i paral·lelament també duïa el transport dels treballadors de la fàbrica de paper Torras de Sant Joan les Fonts i de la filatura del barri del Fluvià de Montagut. En Miquel i la Conxita van tenir dues filles, la Francesca (1962) i la Margarita (1965). Aquesta última, quan va poder, també va fer de taxista un temps, però més tard qui va agafar les rendes del negoci va ser la filla gran. El 1996 van constituir la societat Autocars Plana SL.

En Miquel va morir jove, el 1998, amb 61 anys, però la tercera generació va seguir endavant. Ara disposen de tres llicències de taxi, dues a Castellfollit i una a Besalú, i també tenen dos autocars, un de 16 places i un de 55, amb què fan el transport escolar de l'escola Bisarques d'Olot. El xofer principal és en Luís Recober, argentí d'origen i l'home de la Francesca, que té 64 anys. Pel que fa al món del taxi, ha canviat molt, ara tothom disposa de vehicle. Això fa que el futur sigui incert i, d'altra banda, l'edat no perdona. Esperem que tot vagi bé i, si s'escau, que el taxi de can Pau passi a la quarta generació. ■



En Miquel Plana, amb el Seat 1400 on va néixer una criatura.

PROCEDÈNCIA: Arxiu Família Plana.



Can Nissu, de Bàscara

EL TARTANER ANICET SALA, I MÉS TARD EL SEU FILL NARCÍS I EL SEU NET, TAMBÉ ANICET, TRANSPORTAVEN ELS VIATGERS DELS POBLES VEÏNS A LES PRINCIPALS CIUTATS

Eva Güibas > TEXT

Fa un dia assolellat, però l'aire fresc deixa entreveure el fred de gener. Des del puig de Sant Martirià veig els rajos de sol repicar contra l'estany de Banyoles. A l'altra banda de la carretera, a la residència El Mirador de l'Estany, m'esperen l'Anicet i la Rosita Sala Compte. Em reben amb un somriure, amb diverses fotografies i amb ganes de reviuere el passat.

L'Anicet i la Rosita són nets de l'Anicet Sala Mateu, conegut com en *Nissu de Bàscara*. Era tartaner i cap als anys vint s'encarregava del transport de viatgers de Bàscara a Girona, el dilluns, el dimarts i el dissabte. El dimecres anava al mercat de Banyoles i

el dijous al de Figueres. Al cap de poc, però, ja va tenir els primers cotxes de línia, camions i taxis. En aquella època, van comprar un Chevrolet i després, un Hispano-Suiza.

La parada d'autobús de Bàscara estava situada a peu de carretera, on ara passa l'N-II, a tocar de l'encreuament de la via que connecta Calabuig amb Galliners. Allà, també hi havia casa seva, can Nissu, i dos garatges de Cotxes Nissu, nom popular de l'empresa. «També hi havia la central de telèfons de Bàscara, jo m'encarregava de vendre bitllets», explica la Rosita.

El 1931 en Narcís Sala Casademont, fill d'en Nissu, agafa el negoci,

convertint-se en el nou Nissu de Bàscara, ja que pare i fill van adoptar el mateix sobrenom. En aquella època tenien diversos vehicles: dos Chevrolet i un Citroën. «El meu pare amb quinze anys ja portava l'autocar!», apunta l'Anicet. L'empresa tenia diversos treballadors, quasi tots de la família. «Menys un, que sempre em deia que m'havia vist créixer, en Pitu Xofer», recorda.

En Pitu Xofer. Fa dies també vaig tenir l'oportunitat de conèixer el fill d'en Pitu, en Josep Maria Sala. «El meu pare, en Josep Sala, tot i que venia d'una família de ferrers, es va dedicar al món dels transports fins pas-

Parada a Bàscara. La nena del seient del pilot és la Rosita Sala, filla d'en Narcís Sala Casademont; l'home just davant de l'autocar és l'avi Nissu, l'Anicet Sala Mateu, i l'home de la boina és el seu fill, Narcís Sala Casademont; l'home del seu costat, a la dreta, és en Joan Compte, cunyat d'en Narcís i mecànic de Can Nissu. Anys 1940-1942 // PROCEDÈNCIA: Arxiu Josep Maria Sala.



sats els 50 anys», m'explicava. «Els xofers d'aquella època també eren mecànics», afegeix. Cotxes Nissu tenia un mecànic propi, en Joan Compte, que era cunyat del pare de l'Anicet Sala. «Havien anat a fer excursions a Montserrat, era una odissea per a ells poder anar i arribar sense avaries», recorda en Josep Maria.

Cap al 1954 també havien portat el Girona Futbol Club durant dues temporades. Tot i això, el servei més transitat eren els mercats. «Els pagesos anaven a vendre l'aviram a Figueres o a Girona i compraven menjar per a tota la setmana», explica. «Els cotxes de línia portaven uns seients a dalt del sostre per si la gent no cabia a dintre o per portar les gàbies dels animals. Quan entraven a la capital, els burots controlaven el trànsit i la gent havia de

declarar el bestiar i pagar», recorda.

En Josep Maria era petit quan el seu pare feia de xofer, però també l'ajudava. «Encebava els frens o rentava el cotxe i, quan el meu pare arribava de mercat, me n'anava a aixecar seients per si a la gent li havia caigut alguna moneda», diu rient, «hi havia molta misèria». Era temps de postguerra i la societat s'estava adaptant a una nova època.

Renovar-se o morir. La Guerra Civil va paralitzar el sector. «La República es va emportar tots els cotxes de casa», recorda l'Anicet. En van poder recuperar dos sense rodes a València. No hi havia combustible i els cotxes anaven amb gasogen. A més, aprofitaven totes les peces que podien d'altres vehicles. Al cap de poc, van sortir cotxes

com els Pegaso, Studebaker o GMC.

L'Anicet va seguir el llegat dels Nissus. Tot i això, l'empresa va tancar el 1964. «Era una època molt difícil i no vam saber remuntar, els autocars eren vells i no podíem comprar-ne de nous», lamenta. «El meu pare es va retirar i jo vaig anar a treballar a Barcelona», afegeix. La vida d'en Pitu Xofer també va canviar: «El meu pare va tornar a fer de ferrer amb el seu germà», explica en Josep Maria.

M'acomio de l'Anicet i la Rosita pensant en la seva història. N'extrec una gran conclusió: els Nissus i en Pitu Xofer van democratitzar el transport. Per al món rural eren indispensables i estic segura que això ha quedat gravat a la memòria de tothom.

NOTA: En el transcurs del tancament d'aquest número ens ha deixat l'Anicet Sala. Lamentem la seva pèrdua i volem dedicar aquest reportatge a la seva família.

A l'esquerra, un autocar de Can Nissu; amb jaqueta fosca, en Josep Sala –Pitu Xofer– i, amb jaqueta clara, en Pere Mir. PROCEDÈNCIA: Arxiu Josep Maria Sala. A la dreta, l'autocar que portava els jugadors del Girona Futbol Club conduït per en Narcís Sala Casademont, l'any 1954. Al detall, uns conductors de Can Nissu; el primer de la dreta és en Joan Compte. Anys 30 // PROCEDÈNCIA: Arxiu Anicet i Rosita Sala Compte.



Dels raïls a les rodes

L'ARRIBADA DEL TREN A SANT JOAN DE LES ABADESSES VA AFAVORIR EL NAIXEMENT DE NEGOCIS DEDICATS AL TRANSPORT DE PERSONES COM EL D'EN JOAN SOLER

Joan García > TEXT

La situació ha canviat, però en les darreres dues o tres dècades molts santjoanins, quan es movien per Catalunya, havien de situar el seu poble entre Ripoll i Camprodon si una conversa s'allargava més d'uns minuts i s'arribava inevitablement al «d'on veniu vosaltres?»

Els seus avis no ho entendrien. Durant una època, des que es varen començar a explotar les mines de carbó de la veïna Ogassa i sobretot a partir de la inauguració l'any 1880 de la línia de ferrocarril fins a Sant Joan de les Abadesses —que connectava els jaciments amb les indústries barcelonines—, la vila fou un node molt important en la xarxa de comunicació del territori. A més de l'activitat principal per a la qual fou construïda la via, els trens que hi circulaven també hi arribaven plens de mercaderies i viatgers, que des d'allà continuaven el trajecte fins a Olot, a través de la carretera. Fins a la construcció del Carilet trenta anys més tard i la millora de

les carreteres, aquella era la forma més rendible d'arribar a les indústries de la Garrotxa, i va continuar sent important després, tot i no ser imprescindible.

També era la ruta que feien molts pacients del doctor Robert per arribar a Camprodon des de Barcelona, quan els recomanava passar-hi uns dies. Ells i altres barcelonins que s'apuntaren a la moda arribaven a Sant Joan de les Abadesses en tren i feien els últims quilòmetres en cotxe o en un autobús. Aquest últim servei l'oferia Autocars Mir de Ripoll, abans que una llei n'atorgués l'exclusivitat a Autos Güell de Camprodon als anys trenta.

Enllaç amb el tren. Més enllà d'aquests autobusos, des de mitjans dels anys quaranta, només un minut després de baixar de l'andana santjoanina, els viatgers podien sol·licitar els serveis d'en Joan Soler i Fageda, en Nitú, just a la Cafeteria Pirineos, on la seva dona, Maria

Picola, oferia un «servicio esmerado de bar», com assegurava el cartell de l'entrada. El seu fill, que també es diu Joan Soler, ens explica que el seu pare treballava al Banc Central fins que va guanyar la plaça de factor de l'estació.

Poc abans dels anys cinquanta va ampliar l'activitat professional llogant dos xofers i adquirint dos vehicles amb matrícula de l'any 1935, un Ford que va comprar a l'ambaixador dels Estats Units i un Opel, «d'aquells cotxes en què podries imaginar-hi membres de la família Corleone penjats pel costat», explica el fill. Sempre va tenir dos taxis en servei —o tres a l'estiu—, tot i que els vehicles es varen anar succeint. També va tenir un Hudson i, més endavant, va comprar un Seat 1400 al doctor Gràcia de la Plana —els metges solien tenir un vehicle per desplaçar-se als domicilis—, un Seat 1500 i un Seat 124. «Amb aquests cotxes també fèiem molts casaments en aquella època —explica So-



ler–, fins que va sortir competència, el Dodge Dart d'en [Martí] Faja, a principis dels seixanta, i se'ls va emportar tots». I segueix amb la narració: «El tenia sempre davant de ca la Bonica i no parava de netejar-lo. Era bonic, molt espectacular i més modern i gros que els nostres», confessa.

A més d'arribar a les bodes motoritzats, els santjoanins també utilitzaven els taxis per tal d'anar a Olot a comprar coses que no trobaven al poble, o per anar a l'hospital a les comarques veïnes si el seu mal no podia ser tractat a Sant Joan o al Ripollès. D'altra banda, els taxis del seu pare tenien uns altres ocupants bastant singulars a partir de finals d'agost i fins a l'octubre. «Cada dia feia un parell de viatges carregat amb 50 o 100 paneres de rovellons d'en Ramon Guillet que anaven a Barcelona amb el tren de les quatre, en un vagó de viatgers que havien reservat», explica Soler. Molts santjoanins venien els bolets a en Guillet, i ell feia el mateix, però a l'engròs, a la capital.

La competència. No sabem quants taxis hi havia a Sant Joan abans d'aquella època, però sí que se sap que el primer cotxe matriculat –l'any vinent farà 100 anys– va ser un Opel, amb matrícula

GE-323, de Josep Conill, que devia jubilar alguns cavalls de les tartanes que tenia la seva empresa de transport. La primera llista oficial de taxistes que hem trobat, però, és de 1964 i apareix al padró d'ocupació de la via pública de l'Ajuntament. Hi tributaven nou santjoanins: Salvador Isern, Jordi Corominas i Joan Soler, amb dues llicències cada un; i Pere Monells, Isidre Costa, Josep Guàrdia, Josep Fajula, Joan Tallant i Martí Faja, amb una. Pel que sembla, el taxista en actiu que havia estat més temps treballant era l'Isern, ja que tenia una llicència que datava del 1932 i que en aquell moment operava amb un vehicle americà Nash 600 –deien que podia fer aquest nombre de milles amb el dipòsit ple– amb matrícula MA-7197. La resta eren Seat –1400, 1500 i 600–, tret d'un Citroën de l'Isidre Costa, i un Ford d'en Joan Soler, el més potent i amb més capacitat, de sis passatgers.

Pagaven 700 pessetes l'any per la llicència, uns 130 euros actuals tenint en compte la inflació. Els noms no variaven gaire en llistes d'anys successius, així que no seria estrany que tampoc ho fessin en els precedents, sobretot tenint en compte el cost d'un automòbil en aquella època i la necessitat de treure'n rendiment. D'entre altres taxistes que no surten en

aquesta llista, molts santjoanins recorden el nom d'en Joan Riqué, un dels primers xofers que va dur un taxi de Conill des del 1939 fins poc abans de morir l'any 1955, a l'edat de 74 anys.

Nou taxistes en un poble que llavors tenia poc més de 4.000 habitants feia que hi hagués certa rivalitat a l'hora de repartir el pastís, i que fins i tot hi hagués alguna denúncia creuada d'aquesta època en què un d'ells assenyalava que alguns empresaris, aleshores *industrials*, simultaniejaven el servei amb altres activitats. Una carta de l'alcalde Armengol de l'any 1967, dirigida a l'autoritat competent, reconeixia aquest fet però emparava els propietaris d'aquestes llicències municipals: «Debe tenerse en cuenta que además de contar, la mayoría de ellos, con familiares y personal suplente, disponen de horas libres más que suficientes para atender durante un turno de ocho horas los servicios de auto-taxis.»

En tot cas, 'altres activitats' era un concepte bastant vague. De fet, si amb el servei de transport de persones no n'hi havia prou, alguns d'ells també aprofitaven els viatges per arrodonir el jornal mitjançant el contraban de tabac i altres béns. El fet de poder-se moure ràpid i lluny en un moment en

A l'esquerra, l'entrada de la cafeteria Pirineos amb els primers taxis de Joan Soler, matriculats el 1935.
PROCEDÈNCIA: Arxiu família Soler-Picola. **Al mig, en Jaume Bosch amb el bus de l'empresa Pierre a l'avinguda Comte Guifré de Sant Joan. A la dreta, en Joan Soler i en Lluís Picola amb els taxis que varen usar al voltant dels anys 60 fotografiats a la Colònia Llaudet** // PROCEDÈNCIA: Eudald Esteve Cubí.

M4

Festa major de Sant Martirià de Banyoles. Una altra de les atraccions emblemàtiques: les voladores. Aquestes cadiretes anaven incrementant la velocitat i feien voltes sense parar. En alguns casos també canviaven de sentit. La qüestió era sortir amb el cap rodant, mig marejat.

ANY: DÈCADA DELS CINQUANTA
AUTOR: JOSEP M. MATEU I TARAFA
PROCEDÈNCIA: ARXIU COMARCAL DEL PLA DE L'ESTANY. ARXIU DE COMPLEMENT DE L'ARXIU MUNICIPAL DE BANYOLES



M5

Els populars 'caballitos' són una de les atraccions que no poden fallar mai en unes festes. En aquesta imatge, a la festa major de Sant Martirià de Banyoles.

ANY: DÈCADA DELS CINQUANTA
AUTOR: DESCONEGUT
PROCEDÈNCIA: ARXIU COMARCAL DEL PLA DE L'ESTANY. COL·LECCIÓ DE L'ARXIU MUNICIPAL DE BANYOLES





PATRIMONI

GUERAU PALMADA > COORDINACIÓ

ETNOLOGIA

Les hortes de Sota Monestir 76

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

ARQUEOLOGIA

Patrimoni industrial de Sant Joan 78

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

HISTÒRIA

La vaga del 1919 a Olot 80

ANTONI MAYANS [La Vall de Bianya, 1958. Arxiver]

XAVIER PUIGVERT [Olot, 1966. Arxiver]

NISSAGUES

Els Teixidor de Pedrinyà 82

JOSEP GRABULEDA [Banyoles, 1962. Historiador i arxiver]

LLEGENDES

Sant Damas, llegenda i tradició 84

ÀNGEL VERGÉS [Banyoles, 1968. Mestre i filòleg]

VULCANOLOGIA

L'altiplà basàltic de Batet 86

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

FAUNA

La teranyina 88

EMILI BASSOLS [Olot, 1965. Biòleg]

PLANTES I REMEIS

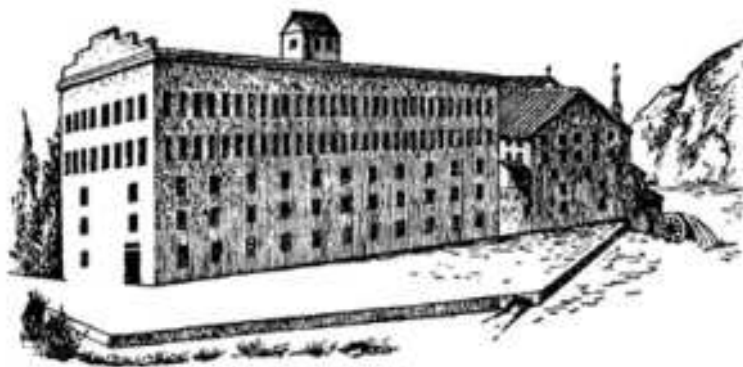
L'orella d'os 90

TERESA GARNATJE ROCA [Llanars, 1960. Doctora en Biologia]

AIRY GRAS [Arbeca, 1988. Màster en biodiversitat i Màster en fitoteràpia]

MONTSERRAT PARADA [Figueres, 1968. Doctora en Farmàcia]

JOAN VALLÈS [Figueres, 1959. Doctor en Farmàcia]



Dibuix de Francesc Caula de la fàbrica La Reformada, publicat el 1930.

PROCEDÈNCIA: Llibre 'Les parròquies i comuns de Santa Eulàlia de Begudà i Sant Joan les Fonts', de Francesc Caula.



PATRIMONI ETNOLOGIA // Guerau Palmada > TEXT I FOTOGRAFIA

Les hortes de Sota Monestir

El conjunt d'hortes situades entre els barris de Canaleta, Mas Palau, Can Puig i Barri Vell és avui un gran espai verd amb un alt valor etnològic, històric i natural al bell mig de la ciutat de Banyoles

La història del conjunt d'hortes de Sota Monestir està estretament lligada a l'origen de la ciutat de Banyoles. L'any 812 el monjo Bonitus va demanar permís al comte de Girona per establir-se en un lloc deshabitat, «*locum cremum*». Era el naixement del monestir benedictí més antic de Catalunya, Sant Esteve de Banyoles. La comunitat benedictina ben aviat va decidir drenar les aigües de l'estany que inundaven els terrenys circumdants formats per àmplies zones pantanoses. El treball implicava dragar les aigües i construir motes amb pedra i terra al voltant de la conca lacustre; delimitar i excavar recs en el subsol de travertí; dirigir l'aigua a les hortes properes al monestir, i aprofitar els desnivells

per obtenir energia hidràulica. Aquesta tasca va ocupar pràcticament tot el període medieval (segles X-XV).

Actualment a Banyoles encara es conserven quatre grans espais d'hortes històriques d'origen medieval i estretament lligades als recs de l'estany: les hortes de Guèmol, de mas Riera i Bosc dels Casalots, de Can Castanyer i de Sota Monestir. Aquest paisatge singular de petites parcel·lacions hortícoles es va configurar ja en època medieval, referides en documents dels segles XIII-XV com l'hort del Canat, de Palaus, de Colomer, d'en Fortià, d'en Ferrerós, d'en Brugada, de Bosc o de Sant Miquel. Les hortes durant segles han tingut la funció de proporcionar collites de fruites,

hortalisses, llegums o verdures als habitants dins la muralla medieval. Tanmateix, tot aquest ric llegat hidràulic i agrícola d'origen medieval avui podria estar en perill si no es mostra una mínima sensibilitat per reconèixer el seu alt valor com a patrimoni etnològic, històric i natural dins el nou Pla urbanístic municipal (POUM).

El travertí i el cultiu. *Lapis tiburtinus* és el nom que els romans van donar a la roca sedimentària calcària que, extreta del subsol, pot donar blocs regulars o també lloses, com és el cas de Banyoles. És una pedra extreta tot sovint dels fonaments de les cases banyolines, usada antigament per bastir parets, arcs de pe-

A l'esquerra, les hortes conservades a prop de la riera Canaleta, amb un pont d'origen medieval. A la dreta, un camí entre hortes darrere del monestir de Sant Esteve.

dra, envans, voltes i pilars com a llosa o bé com a carreu, quan encara no era comercialitzat el maó cuit. També els recs que travessen les hortes –com per exemple el rec de can Hort i Teixidor o el rec Major– es van excavar en el subsol de travertí i les lloses i pedruscall extret van servir per bastir-ne les parets laterals. És tan abundant que, popularment, es coneix com la *pedra de Banyoles*.

Amb aquesta roca tova calcària també es van anar construint les llines divisòries de les hortes de Sota Monestir i Can Castanyer, les parets laterals dels recs, les petites palanques de pas, les barraques de llosa, els fons dels canals, els rentadors i els encaixos de les cadiretes o bagants. Tots aquests elements de travertí formen avui un conjunt patrimonial d'un gran valor etnològic. A més, són una mostra de la diversitat d'usos de la llosa de travertí com a mètode constructiu tradicional i autòcton de Banyoles. Aquesta xarxa de recs principals i secundaris permet regar prop de tres milions de metres quadrats d'hortes, amb un conjunt de 33 quilòmetres de canalitzacions, basses i cadiretes. Totes aquestes infraestructures d'origen medieval van passar del control del monestir a la vila de Banyoles l'any 1685, quan els prohoms banyolins van comprar a l'abat del monestir, Antoni de Planella, el dret d'utilitzar les aigües de l'estany. Per això, des de l'any 1686, Banyoles va disposar d'un batlle d'aigües que dirimia els conflictes originats entre els banyolins respecte del dret de regar les hortes dins i fora les muralles. La institució mai no ha desaparegut i, actualment, és un regidor municipal qui n'exerceix les funcions.

Les hortes, regades, femades i treballades des de l'alta edat mitjana, han acabat per tenir una terra extraordinàriament rica en humus i

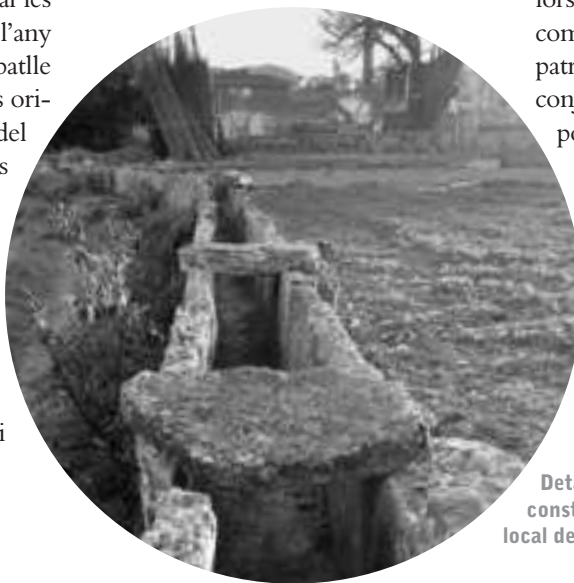
molt productiva agrícola. El treball de la pagesia ha creat varietats locals de cultiu molt apreciades a Catalunya, com les mongetes de l'ull ros o els famosos alls de Banyoles, avui malauradament força desapareguts. Les hortes conreades per pagesos o hortolans, però també per famílies de baixos ingressos, haurien de constituir en un futur un lloc idoni per a la preservació dels cultius tradicionals, amb la recuperació de varietats autòctones, com també el foment del comerç de proximitat dins dels paràmetres de productes sostenibles i biològics.

Els molins dels recs. El cabal continu d'aigua dels recs de l'estany va servir des de l'alta edat mitjana per moure els molins de diversos usos, la majoria dels quals situats fora muralla, és a dir, en els actuals terrenys de les hortes banyolines, antigament conegudes com del *Terme*. Al llarg dels segles, els molins han anat canviant de nom, de propietaris i d'usos. Tanmateix, prop d'una trentena llarga d'instal·lacions industrials usaven la força de l'aigua per produir la farina amb què alimentaven la població banyolina; per esmolar instruments de tall; per moure màquines de tota mena, o per fabricar paper, cànem, teixits de llana, bigues, pólvora, eines de ferro o

d'aram, ciment, electricitat, oli i, fins i tot, xocolata. La indústria basada en la força de l'aigua convertí la vila de Banyoles en un centre econòmic molt rellevant al llarg de l'època medieval i moderna.

El conjunt de molins que resten encara dempeus a les hortes de Sota Monestir aprofiten els salts del rec de can Hort i de can Teixidor, antigament coneguda com la *Riera Vella*, segurament perquè fou la primera canalització construïda pels monjos benedictins: el molí de can Hort –molí fariner, draper i paperer–, el molí de can Brugada-Teixidor –molí fariner, afinador de cànem–, can Torrent –antiga fàbrica de xocolata–, la farinera Surribas –antiga farga de ferro, molí paperer, fàbrica de xocolata i farinera–, el molí Rabassa –molí fariner, draper i posterior fàbrica tèxtil i Sindicat Agrícola–, l'antic molí del mas Bou o de can Laqué –molí fariner, draper i de ciment– i el molí de can Boada –molí fariner–.

Aquesta humanització i parcel·lació mil·lenària del paisatge en hortes ha donat origen a una xarxa de recs i canals a l'entorn de l'estany de Banyoles. Tot el conjunt de les hortes es pot definir com un espai amb un gran valor patrimonial. L'amenaça latent d'urbanització, mercès a l'aprovació d'un nou pla d'ordenació urbanística poc respectuós amb els valors identitaris del nostre passat, podria comportar la pèrdua d'aquest rellevant patrimoni. Sense cap mena de dubte, el conjunt de les hortes, si es preserven, pot esdevenir un recurs vital de cara al futur, tant des del punt de vista natural, com a corredors biològics entre l'estany i el riu Terri, com també econòmic, a través de la creació de cooperatives de productors, o educatiu i social, amb una gran potencialitat com a espai museïtzable i de coneixement de l'etnologia local.



Detall d'un rec secundari construït amb la tècnica local de lloses de travertí.

La teranyina

Costaria trobar algun insecte entre els que viuen a Catalunya que tingui una història tan singular i una biologia tan particular com les d'aquesta papallona

La descoberta. En un dia indeterminat de principis dels noranta, l'entomòleg barceloní Jordi Viader es va desplaçar fins a Olot amb un objectiu molt clar: recollir dades sobre la interessantíssima papallona anomenada científicament *Araschnia levana*. A Viader l'acompanyava l'esperança de poder accedir al primer exemplar capturat a Olot i conèixer la data exacta de la troballa. Amb aquesta intenció va dirigir-se fins a la casa d'en Joaquim Coll i Grabulosa, qui juntament amb en Joaquim Teixidor, l'Emili Casas, l'Enric Macias i en Lluís Feixas formaven un entusiasta i actiu grup local d'aficionats a les papallones.

En Joaquim Coll havia mort feia uns mesos i en Joaquim Teixidor va intercedir amb la seva vídua per facilitar-li la visita. Després d'una primera decepció, al veure el mal estat de conservació de la col·lecció d'en Joaquim Coll i que hi havia moltes papallones pendents d'estendre, finalment, la recerca va donar fruit. En Jordi Viader descriu així aquell instant: «A la paret, hi penjaven algunes caixes, poques, amb restes, més o menys deteriorades, de papallones exòtiques i locals. Les vam estar mirant sense trobar-hi res. Vam dir adeu, i, en l'últim moment, de cua d'ull, vaig veure en un racó una caixa solitària. Al mig, un únic exemplar d'*A. levana*. Podia ser el que buscàvem?». I, sí, efectivament ho va ser. En l'etiqueta manuscrita de Joaquim Coll hi constava la següent informació: «*Araschnia levana*, les Tries, 10.VII.68». L'havia trobat! Però, per què Viader considerava tan important recollir aquella obser-

vació? Doncs per confirmar que Olot era la primera població peninsular on es detectava aquesta espècie, atès que les dues úniques cites anteriors, fetes per Mariana de Ibarra els anys 1962 i 1963, corresponien a la Vall d'Aran, en el vessant nord dels Pirineus. En Jordi Viader, feliç i content per haver trobat l'exemplar en qüestió, va demanar permís per endur-se'l i donar-lo al Museu de Zoologia de Barcelona. La vídua d'en Joaquim Coll va accedir-hi amablement.

D'ençà de la descoberta de l'*Araschnia levana* a Olot, el 1968, en Joaquim Coll

i els seus amics van capturar-ne més exemplars i n'enviaren alguns a l'aleshores especialista espanyol de referència, Ramón Agenjo, que va fer constar aquestes captures en un article publicat a la revista *Graellsia*, el 1969. En aquella època, en cercles entomològics, Olot i les valls circumdants destacaven per ser un *hot spot* tant per la varietat d'espècies com per la raresa de les que s'hi podien capturar. Les visites a Olot constaven a l'agenda de molts dels lepidopteròlegs catalans i estrangers. Entre aquests darrers, un dels de més anomenada era l'eminent anglès W. B. L. Manley, que va visitar Olot el 1972 acompanyat per Joaquín Villarrubia i alguns dels naturalistes olotins abans citats. En el transcurs de l'estada, Manley va capturar diversos exemplars d'*Araschnia levana* a la mateixa localitat de les Tries, un dels *caçaderos* olotins més productius, i va documentar aquestes captures en el seu article «Notes on some butterflies and burnets of Catalonia», publicat el 1973. La fama lepidopterològica d'Olot desbordava les nostres fronteres.

Una espècie en expansió. L'*Araschnia levana* ocupa una àrea de distribució que va des del centre d'Europa, al llarg de tot Àsia, fins a Corea i el Japó. En els anys posteriors a la seva descoberta a Olot i fins avui, aquesta papallona ha experimentat una expansió territorial important i ha arribat a ocupar la major part de les comarques de la Catalunya humida. Aquest creixement de la seva àrea de distribució també és particularment destacable. Si actualment, en

El motiu del nom



El 2012, membres de la Societat Catalana de Lepidopterologia van fer una proposta de noms comuns per a les papallones diürnes catalanes. En el cas de l'*Araschnia levana* es va creure convenient assignar-li el nom comú de 'teranyina' pel reticulat de línies blanques que se li dibuixen en el revers de les ales.



general, les poblacions de papallones estan experimentant una certa regressió arreu, com és que l'*Araschnia levana* és ara molt més abundant del que ho era a la segona meitat del segle passat? Els especialistes ho atribueixen a canvis d'ordre ecològic sobretot centrats en la recuperació del seu ecosistema més favorable: els boscos caducifolis, frescos i ombrívols, millor si hi ha algun curs d'aigua proper, i on no hi falti la seva planta nutrícia, l'ortiga (*Urtica dioica*). Tanmateix, els mateixos científics assenyalen el canvi climàtic com una amenaça que pot fer recular la papallona fins a restringir-ne la presència als ambients forestals més humits del Pirineu, Prepirineu i Serralada Transversal.

Dimorfisme estacional. Resseguir la història de la descoberta de l'*Araschnia levana* al nostre país és apassionant,

però aquest nimfàlid es caracteritza per un fet encara més excepcional: el dimorfisme estacional. Què vol dir això? Doncs que els adults de la primera generació, els que volen a

la primavera, més o menys entre la segona quinzena de març i la segona de maig, presenten una coloració ben diferent dels que volen a l'estiu, a partir del mes de juny. Els primers són de color marró groguenc amb taques negres irregulars i corresponen a la forma *levana*, mentre que els segons són de color negre amb bandes blanques a la meitat de les ales i pertanyen a la forma anomenada *prorsa*.

Aquesta singularitat morfològica explica el fet que, malgrat que Linnaeus en va incorporar la descripció a la desena edició del *Systema Naturae* (1758), no va ser fins uns quants anys més tard que els entomòlegs es van adonar que les dues formes corresponien, de fet,

a una mateixa espècie. Si per un moment ens posem a pensar en els processos morfològics que s'han de produir internament entre una generació i una altra perquè surtin, consecutivament, individus amb coloracions diferents i que aquest mateixa seqüència es vagi replicant temporada rere temporada, ens adonarem de l'espectacularitat del fet.

Com hem vist, tot el que envolta l'*Araschnia levana* és excepcional: la història, la capacitat d'expansió, la biologia, el comportament... Sens dubte, cal continuar treballant per intentar entendre els fonaments d'aquestes dinàmiques poblacionals i, al mateix temps, dedicar esforços a la conservació d'aquesta espècie emblemàtica i dels hàbitats on viu. L'Enric Macias i Güell, un dels membres del grup d'aficionats olotins a les papallones que més va treballar per divulgar el seu coneixement, va cloure un article publicat el 1980 a *La Comarca d'Olot* amb aquestes paraules: «No ens cansarem de repetir sempre el mateix: salvaguardem la nostra fauna i ens salvaguardarem nosaltres mateixos» 🍄

A dalt, un parell de teranyines. Al detall, un exemplar adult de la segona generació d'*Araschnia levana*, la d'estiu, per tant, de la forma *prorsa*.



**Girona
Excel·lent.**

Segell de qualitat agroalimentària

TOTS
ELS SEGELLS
2018/2019

La Diputació de Girona, a través dels jurats de tast de Girona Excel·lent,
ha reconegut enguany 70 productes amb el segell de qualitat agroalimentària
Girona Excel·lent 2018/2019.

Consulteu-los al web www.gironaexcellent.cat.



Diputació de Girona

