



CONVERSA

Robert VilarUN VOLUNTARI DE
CEL RÀ A L'AVIACIÓ
REPUBLICANA

RETRAT DE FAMÍLIA

**Can Jordà
de Vilablareix**UNA FAMÍLIA QUE
VIU A PAGÈS A TOCAR
DE GIRONA

PERFILS

Joan EscalonaLA MEMÒRIA D'UN
JOVE ALS CAMPS DE
CONCENTRACIÓ DE LA
CATALUNYA NORD**Joan Oller**UN NEGOCIANT DE
BESTIAR ALS MASOS
DE LES GAVARRES**Albert Fontanet**DE LA VALL D'ÀGER
A SOLIUS PASSANT
PER POBLET**Josep Montagud**UN BARCELONÍ
INTEGRAT A CERVIA I
AMIC DE JOSEP VERGÉS

INDRET

**Fornells de
la Selva**UNA MIRADA
EN EL PAISATGE**Sant Cristòfol
del Bosc**

A PEU

**De Sant Daniel
a Sant Miquel****Pel camí marí de
Sant Jaume**

gavarres

www.gavarres.com

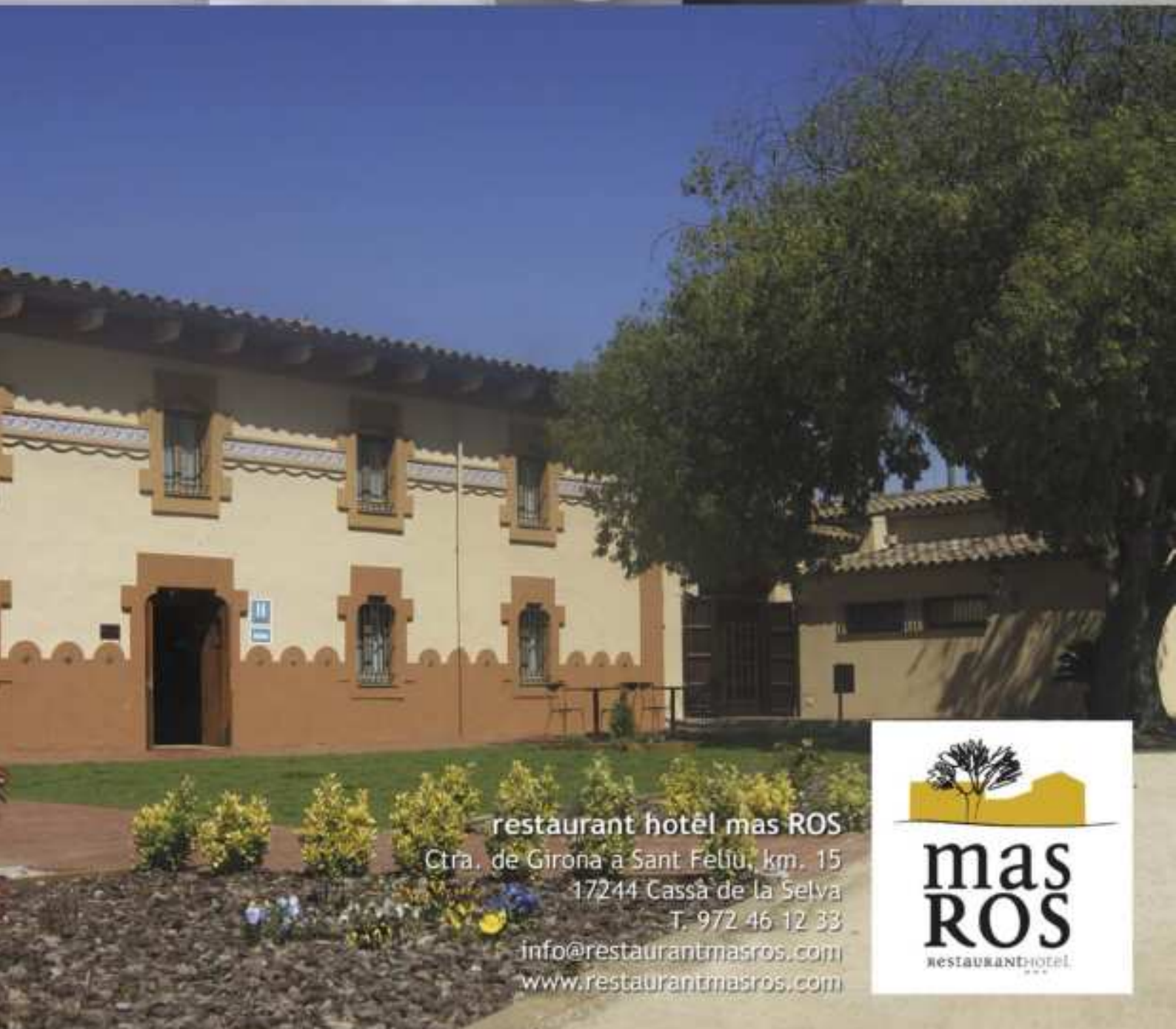
EL TREN PETIT, EL TREN GROS I EL CARRILET

DOSSIER

53 pàgines que
ressegueixen els
camins de ferro que
envoltaven les Gavarres
a partir dels records
de guardabarreres,
mecànics, fagoners,
caps d'estació,
factors,
revisors,
carrilaires
i usuaris



*al peu de les Gavarres, un nou concepte de cuina
lligat al confort d'un mas del segle XIII*



restaurant hotel mas ROS
Ctra. de Girona a Sant Feliu, km. 15
17244 Cassà de la Selva
T. 972 46 12 33
info@restaurantmasros.com
www.restaurantmasros.com



DIRECTOR >

Pitu Basart
pitu@gavarres.com

COORDINADORS >

Eloi Madrià > Patrimoni i continguts
Carles Serra > Actualitat

REDACCIÓ >

Telèfon 972 46 29 29
revista@gavarres.com

SUBSCRIPCIONS I PUBLICITAT >

Telèfon 972 46 29 29
comercial@gavarres.com

COL·LABORADORS >

Joan Badia-Homs
Jaume Badias
Gerard Bagué
Teresa Bonal
Jordi Bonet-Coll
Josep Bursat
Josep Clara
Martí Cortadellas
Paco Dalmau
Enric Fàbregas
M. Rosa Font
Lluís Freixas Mascort
Jordi Frigola i Arpa
Josep M. Fusté
Oriol Granyer
Àngel Jiménez
Ricard Jorquera
Roger Lapeña
Joan Llinàs
Albert López Tauler
Elvis Mallorquí
Miquel Martín
Lidia Masllorens
Emili Mató
Jordi Merino
David Moré
Anna M. Oliva
Lourdes Oliveras
Helena Pinsach
Joan Pinsach
Joaquim Planas
Àngel del Pozo
David Pujol
Enric Ramonet
Jaume Ramot
Aniol Resclosa i Planes
Nuri Sabat
Josep Santanó
Elisabet Serra
Maria Teresa Soler
Jordi Turró
Albert Vilar
Lluís Vilar
Josep Vilallonga
Toni Vilches
Jordi Xirgo
Sílvia Yxart

EDICIÓ DE TEXTOS >

Montse Casas
Carles Pont
David Pujol

IMPRESSIÓ >

Agpograf

DISTRIBUCIÓ >

GLV

DIPÒSIT LEGAL >

Gi-889-2002

ISSN >

2013-3669

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 DE L'EDITORIAL

www.cadipedraforca.cat
www.garrotxes.cat
www.alberes.cat

PREMIS >

> Millor Publicació en Català 2004
(premis APPEC)
> Círcula d'Arboç 2005
(premis Les Gavarres)
> Millor Editorial en Català 2008
(premis APPEC)
> Premi Joaquim Codina i Vinyes 2011
(premis Fundació Valvi)

PUBLICACIÓ ASSOCIADA A >



FOTO PORTADA:
JOSEP M. FUSTÉ

SUMARI

4-5

PRIMERS RELLEUS LES CAMPANES DE SOLIUS

M. ROSA FONT (TEXT) // ÀNGEL DEL POZO (IL·LUSTRACIÓ)

7-13

CARTES DELS LECTORS / ACTUALITAT

14-19

CONVERSA ROBERT VILAR

PITU BASART (TEXT) // ANIOL RESCLOSA I PLANES (FOTOGRAFIA)

20-25

RETRAT DE FAMÍLIA CAN JORDÀ DE VILABLAIREIX

JOAN PINSACH (TEXT I FOTOGRAFIA)

26-33

PERFILS

JOAN ESCALONA / JOAN OLLER / ALBERT FONTANET / JOSEP MONTAGUD

PITU BASART, JORDI BONET-COLL, ÀNGEL JIMÉNEZ I DAVID PUJOL (TEXT)
LÍDIA MASLLORENS, ANIOL RESCLOSA I PLANES, JOSEP M. FUSTÉ I DAVID PUJOL (FOTOGRAFIA)

35-93

DOSSIER

EL TREN PETIT, EL TREN GROS I EL CARRILET

PITU BASART (COORDINACIÓ)

95-115

PATRIMONI

ETNOLOGIA // ARQUEOLOGIA // ARQUITECTURA // HISTÒRIA // LLENGUA // GASTRONOMIA
EN MAR // FAUNA // FLORA // PLANTES I REMEIS

116-119

INDRET FORNELLS

GERARD BAGUÉ (TEXT)

120-123

UNA MIRADA EN EL PAISATGE SANT CRISTÒFOL: EL BOSC DOMESTICAT

LLUÍS FREIXAS MASCORT (TEXT) // JOSEP VILALLONGA (FOTOGRAFIA)

124-127

A PEU

DE SANT DANIEL A SANT MIQUEL

RICARD JORQUERA I JORDI XIRGO (TEXT I FOTOGRAFIA)

EL CAMÍ MARÍ DE SANT JAUME

JOSEP SANTANÓ (TEXT I FOTOGRAFIA)



MEMÒRIA FOTOGRÀFICA CORS I CORALS

MARIA TERESA SOLER (RECERCA FOTOGRÀFICA)

conversa amb un voluntari de Celrà a l'aviació republicana. AMB EN ROBERTO (CELRÀ, 1918), HEM CONVERSAT DOS COPS: EL PRIMER, AL PIS ON VIU DURANT LA SETMANA, A GIRONA, AMB UNA DE LES SEVES FILLES I EL SEU GENDRE. EL SEGON, A CELRÀ, A LA CASA DEL CARRER MAJOR ON HA NASCUT, ON HA VISCUT FINS FA UNS ANYS I ON HA PASSAT BONA PART DE LA SEVA VIDA. HEM PARLAT DE MOLTS TEMES: DEL CELRÀ DE FA ANYS, DEL JOVE REVOLUCIONARI QUE VA SER, DE TRINXERES I D'AVIONS DE GUERRA, DEL RETORN, DE LA REPRESSIÓ DE LA POSTGUERRA... UNA VIDA DE 94 ANYS DÓNA MOLTA CONVERSA.

PITU BASART TEXT

ANIOL RESCLOSA I PLANES FOTOGRAFIA

Robert Vilar

–Què era ca la Marieta?

–«Era la botiga de la meva família, del carrer Major de Celrà. El pare era confiter i hi tenia la botiga, i en una altra casa del mateix carrer hi tenia l'obrador de la pastisseria. De fet, la botiga la va parar la meva àvia, que es deia Tereseta, perquè es va trobar que el seu marit –el meu avi, que era metge– es va morir jove, i es va haver d'espavilar per guanyar-se la vida.»

–Vau tenir una infància dolça...

–«Sí, però perquè no fes nosa per allà a casa, els pares em van dur amb tres o quatre anys, a ca les *Hermanes*, les monges de Celrà. Quan tenia cinc o sis anys vaig anar al col·legi públic, que era davant d'allà on hi havia hagut l'escorxador. Vaig tenir un mestre que es deia Bonavia, un gran professor...»

–Éreu molts?

–«Més de cent nois. Al costat hi havia l'escola de noies, que portava donya Gertrudis, que era la mestra, però allà hi anaven poques nenes, de quinze a vint, perquè la majoria anaven a les monges.»

–I com s'ho feia el senyor Bonavia amb tanta gent?

–«Era un gran professor. Ens feia anar molt drets. Els que eren més *adelantats* ensenyaven a set o vuit nanos més petits. Ell no donava a l'abast. Hi vaig aprendre molt, a la meua manera. Vaig anar a escola fins als dotze anys, vam treballar fins i tot l'àlgebra. I molta geografia. Quan el senyor Bonavia es va morir va arribar un altre professor, no recordo qui era...»

PITU BASART. Cassà de la Selva, 1960. Filòleg. **ANIOL RESCLOSA I PLANES.** Girona, 1980. Fotògraf



–Veig que us en recordeu molt d’aquest mestre...

–«La veritat és que estic molt content d’haver-lo tingut. No-més em sap greu que una vegada em va fer passar a la pissarra, perquè era dels que treia més bones notes, jo, i em va fer fer un dictat del Quixot. *‘Hechas pues estas explicaciones, el ingenioso hidalgo habló con su Escudero Sancho Panza...’* I jo hi vaig escriure *‘hechas’* sense hac. I el senyor Bonavia, em va dir, ‘Home, Vilar, això no!’ Li vaig fallar...»

–Quants germans éreu?

–«La meva germana Júlia, que és més petita que jo i el meu germà Josep Maria, que era deu anys més gran que jo. Va morir als noranta-nou anys. En Josep Maria va heretar el castell de Celrà, que era de la família de la meva mare: la mare era

de can Serra del Castell. Ara el tenen uns de Barcelona, en Josep Maria se’l va vendre, li portava molts de maldecaps... L’Ensesa, el que va fer la urbanització de s’Agaró, va intentar comprar els finestrals de pedra del castell de Celrà per endur-se’ls a les cases de la urbanització que hi ha al voltant de La Gavina, però l’avi Serra no ho volgué.»

–I per on corríeu de petits?

–«Corríem molt pel poble: per la font de les Escales, que és a sota el castell, a la riera de Mavalls; ara em penso que ja no raja. Jugàvem molt a futbol i també ens agradava molt el saco. Els grans jugaven a la paret de darrere de la *iglésia*. Els petits, a la de davant. Els de Celrà eren bons jugant a saco, però després de la guerra va arribar un navarrès que

retrat de família Can Jordà de Vilablareix. AL POBLE, DAVANT DE L'ESGLÉSIA DE SANT MENNA, HI HA UN RACÓ QUE VA ENAMORAR EL PARE D'EN JOAN JORDÀ AYMERICH, ARA FA MÉS DE SEIXANTA ANYS. D'ESQUENA A ROCACORBA I AMB LA PRESÈNCIA ALTIVA DELS ÀNGELS I LES GAVARRES, A TOCAR DE GIRONA, AQUEST ESPAI RURURBÀ ENCARA RESISTEIX LES ESCOMESES DELS ARTEFACTES DE LA CIUTAT. LA REMOR DE L'AUTOPISTA I LA INTERMITÈNCIA LUMÍNICA DE LA TORRE DE COMUNICACIONS DE VILARROJA RECORDEN CADA DIA A LA FAMÍLIA JORDÀ QUE EL SEU MÓN DE PAGÈS ÉS, AQUÍ, UN PRIVILEGI I UN MIRACLE.

JOAN PINSACH TEXT I FOTOGRAFIA

El valor de viure a pagès a tocar Girona

«Nosaltres som fills de la Massana. Els meus avis, en Joan Jordà i la Maria Calvell, la meva padrina, ja s'hi van casar cap al 1880» —explica en Joan Jordà Aymerich (15-03-1929), l'avi actual de la família Jordà de Vilablareix—. «Els avis —continua— van tenir vuit filles i un fill. L'hereu, el meu pare, es deia Joaquim, i amb 18 anys es va haver de fer càrrec de les vuit germanes, perquè el seu pare va morir als 49 anys d'una *patada* d'un matxo quan el portava a fira. Llavors el meu pare es va casar amb la veïna, la Mercè Aymerich Carré, la meva mare, que era la gran de quatre germans, filla de can Camós. Es van quedar a la Mas-

sana. Després va venir la guerra i el pare va haver de marxar, si s'haguera quedat l'haurien pelat. Es va passar a l'altre cantó i després va entrar amb els nacionals. Del 1936 al 1939 va estar fora. Va deixar quatre mainades i quan va tornar no coneixia el meu germà, en Jesús, que el 36 tenia pocs mesos.»

En Joan explica que la seva mare, juntament amb la besàvia, una tia soltera i dos mossos van haver de tirar endavant en aquells anys de guerra a can Massana, una masia molt gran que hi ha arran de la carretera del Perelló a Vilablareix, després de passar per sobre de l'autopista. «La tia es va treure el

carnet de cotxe perquè si a les cases no hi havia ningú amb carnet, els del comitè s'enduien el cotxe. Es volien emportar el cotxe, el tractor i la màquina de batre.»

De masovers a propietaris. En Joan va passar els anys de guerra a Olot, a casa d'una altra tia soltera, que era mestra. Quan va acabar la guerra tenia nou anys i es va quedar a can Massana, que es va anar omplint de germans —els pares van tenir set fills, un dels quals va morir als pocs mesos de néixer. Va anar a escola, a Salt i als Maristes, fins als setze anys. «*Allavons* —diu—, em va sortir

JOAN PINSACH. Llagostera, 1958. Professor d'ensenyament secundari



una beca per anar a estudiar a Caldes de Montbui, per expert *agrícola*, un any. Després vaig estar uns mesos a casa i vaig anar a fer el servei militar a Artilleria 22 de Girona. *Llavons* ja em vaig posar a treballar a casa. Teníem tres mossos i una dotzena de vaques, un *camion* per portar la llet a la Central Lletera, i més endavant vam comprar una *cossetxadora*. Però la finca va *pervindre* a un nou amo, que ens va dir que havíem de marxar perquè el seu fill hi volia posar un masover i explotar-la directament. Ens va fer fora. Saps què és marxar d'una casa pairal, amb mobles antics d'aquell temps, i haver-ne de fer una de nova!»

Recorda en Joan que el seu pare va negociar amb l'amo de la Massana la compra d'uns terrenys, on ara hi ha la casa dels Jordà. «*Llavons* al meu pare li agradava molt això d'aquí dalt i va dir a l'amo que ens havia de vendre el *terreno* on *soms* ara, unes sis hectàrees. I el vam deixar tranquil. Si no ens el venia, no marxàvem pas, eh! –exclama enfadat com si tornés a viure aquella situació. Ens vam fer aquesta casa el 1954. Amb els paletes vam estar-hi un any clavat per fer-la. Vam començar el 18 de febrer i per Nadal ja hi érem. Anava a buscar la pedra a les Pedres de Girona, recollia les *esquerdícies*

que sortien quan *carenejaven* les pedres, qualsevol que s'ho miri ho veurà a les parets de casa. Amb el tractor i un remolc. La sorra, la vam anar a buscar a Salt, del Ter, en aquell temps tot valia, i a Fornells, a can Delounder. I *llavons*, sempre treballant aquí. «I *allavores* et vas casar» –intervé l'Elvira, la seva dona i l'àvia de la casa. I en Joan diu, rient, que no se'n recorda, de l'any. L'Elvira Rosselló Garriga (13-01-1936) va néixer a Campllong, al mas Tano. Va anar al col·legi del poble des que tenia cinc anys fins que en va fer quinze. «*Allavores* –diu ella– vaig anar a aprendre de cosir i a brodar, el dematí, a Cassà,

La família Jordà, al balcó de la casa pairal, a Vilablareix.

M3

Festes de glorificació del teatre Català a la Bisbal, que comptà amb la participació de les diverses corals. Els estendards s'observen a la fotografia.

ANY: 1911
AUTOR: DESCONEGUT
PROCEDÈNCIA: ARXIU COMARCAL DEL BAIX EMPORDÀ. COL·LECCIÓ JORDI FRIGOLA



M4

Imatge de la fundació de La Armonia Antoniense, l'any 1904. La foto es va fer a les Voltes de la Bisbal.

ANY: 1904
AUTOR: DESCONEGUT
PROCEDÈNCIA: COL·LECCIÓ DE JOSEP FORT

DOSSIER

EL TREN PETIT, EL TREN GROS I EL CARRILET

PITU BASART > COORDINACIÓ

Tres trens [PÀG. 36]

PITU BASART [Cassà de la Selva, 1960. Filòleg]

El Gros, el Petit i el Carrilet [PÀG. 38]

JOSEP CLARA [Girona, 1949. Historiador]

L'estació de Sant Feliu [PÀG. 42]

ÀNGEL JIMÉNEZ [Girona, 1940. Historiador]

L'Izquierdo i la Montserrat [PÀG. 46]

ALBERT LÓPEZ TAULER [Castell d'Aro, 1980. Llicenciat en Història i Geografia]

La 'guardessa' espera [PÀG. 50]

ENRIC RAMIONET [Llagostera, 1958. Articulista d'El Punt]

En Manel de l'estació [PÀG. 54]

PITU BASART

Casa i feina a peu de via [PÀG. 57]

CARLES SERRA [Quart, 1972. Filòleg]

Un projecte frustrat [PÀG. 60]

JORDI FRIGOLA I ARPA [La Bisbal d'Empordà, 1934. Historiador]

L'arribada del Tren Gros [PÀG. 64]

ELVIS MALLORQUÍ [Riudellots, 1971. Historiador]

La 'casilla' de can Mas [PÀG. 68]

ELISABET SERRA [Caldes de Malavella, 1976. Periodista i fotògrafa]

Flaçà, l'enllaç [PÀG. 70]

JOAQUIM PLANAS [Girona, 1967. Historiador local]

HELENA PINSACH [Girona, 1973. Mestra i psicòloga]

A Begur, no hi va arribar mai [PÀG. 78]

MIQUEL MARTÍN [Begur, 1969. Escriptor]

En Ramon Piera [PÀG. 74]

MARTÍ CORTADELLAS [La Bisbal d'Empordà, 1985. Filòleg i periodista]

Com si anessin a Amèrica [PÀG. 82]

SÍLVIA YXART [Barcelona, 1980. Periodista]

Anar a esperar el tren [PÀG. 84]

TERESA BONAL [Palafrugell, 1959. Filòloga]. NURI SÀBAT [Palafrugell, 1959. Filòloga]

El Tramvia del Baix Empordà [PÀG. 88]

JAUME BADIAS [Tàrraga, 1972. Historiador i arqueòleg]

Calonge, fora de la xarxa [PÀG. 90]

ALBERT VILAR [Calonge, 1961. Historiador i periodista]

I després... la via verda [PÀG. 92]

EMILI MATÓ [Palafrugell, 1963. Geòleg]

**Altres articles: L'afició de l'Ignasi Griñón / Els amics del tren
Josep Mora Sala, 'guardavia' i poeta / I Tossa, sense tren
La Montserrat Farrerós, guardabarrera / Félix Martín, en Nieto
El Tren Petit, en imatges / L'assassinat del cap d'estació de la Bisbal
A festejar amb tren**

[PÀGS. 45 / 47 / 48 / 52 / 56 / 66 / 73 / 76 / 80]

ÀNGEL JIMÉNEZ / JOAN PINSACH / ALBERT LÓPEZ TAULER / DAVID MORÉ / PITU BASART / ELVIS MALLORQUÍ
MARTÍ CORTADELLAS / JORDI BONET-COLL / SÍLVIA YXART



Vagó de correus
del Carrilet.



Tres trens

Pitu Basart > TEXT



El pas és la mesura. Les travesses, la pauta. Els seus peus van seguint els rails. En una mà, un llum. L'altra mà, a la butxaca. Aquí amb el peu aparta un roc; allà, una branca. La via està tranquil·la aquesta nit de juny. Tothom dorm. Ell vetlla. En Francisco Berenguer se sap el camí amb ulls clucs. Una setmana al mes -a peu- va fins a Llagostera i torna, per comprovar que el primer tren que sortirà de Sant Feliu no tingui obstacles que el destorbin. És responsable d'aquest tram. Surt de Cassà cap a mitjanit; cap a les quatre hi torna a ser. Llavors se'n va a dormir, que aviat toquen matines. La brigada de carrilaires -l'Isern, l'Oguer, ell i en Tanoca- comencen aviat a treballar a les vies. M'ho explica la filla d'en Francisco, la Maria, un dia de novembre fosc i ventós. Parla amb calidesa del seu pare i de la seva feina. Tinc la sensació que la gent que treballava a la companyia del Tren Petit -dels dos trens petits- era gent molt propera. La feina d'en Francisco -de tota la brigada- era feina pròxima i relació afable, de solucions senzilles, de resultats pedestres: el pic, la pala, el cabàs i el tràmec... Igual que la feina dels guardabarreres, la dels caps d'estació, la dels factors, dels revisors i els mossos... Treball manual. Tracte directe. Si calia retardar la sortida d'un tren per esperar un viatger, es feia. Gent de poble i del poble. O de pobles veïns. Tothom es coneixia. Lluny del funcionariat. El dossier que arriba tot seguit no fa més que confirmar aquesta idea. Els carrilets que circulaven pel nord i el sud de les Gavarres bategaven al ritme de les persones que s'hi desplaçaven i de les que en garantien el viatge. El Tren

Gros és una altra cosa: sempre ha passat, mai no s'ha aturat per observar el paisatge.

El dossier comença amb un escrit d'en Josep Clara que exposa en quines circumstàncies van arribar els trens al nostre territori i el paper que hi va tenir la indústria del suro. A partir d'aquest moment, iniciem tres trajectes. El primer és el del Carrilet. A l'andana de l'estació de Sant Feliu, l'Àngel Jiménez parla amb en Josep Almar -nét, fill i nebot de mecànics de la companyia- i amb Rosa Roca -filla de Laureà Roca, que havia estat cap d'estació suplent i factor. A Castell d'Aro, puja l'Albert López Tauler tot conversant dels guardavies amb en Josep Mora. A Sant Cristina, se'ls afegeixen a la conversa la Joaquina Izquierdo i la Montserrat Cantó per recordar el cap d'estació Josep Izquierdo. A Llagostera, s'espera l'Enric Ramionet, que recull les paraules de la Pilar Solà, filla de la Dolors Gurnés, guardessa de pas a nivell de Caldes. A Cassà, la Dolors Naval es recorda del seu avi -que va arribar a Sant Feliu per construir la via- i del seu pare -cap d'estació de Cassà fins a l'any 1969. Al baixador de Llebrers, pugen l'Assumpció i en Narcís Pi, que fan memòria de la seva mare, la Montserrat Farrerós, guardabarrera de la carretera de Riudellots. Al baixador de Llambilles s'enfila al vagó en Lluís Oguer; a l'estació de Quart, la Felicitas Solà; i al baixador de Palol, la Pilar Xuclà: tots tres prenen seient per compartir amb en Carles Serra la memòria de vides dedicades al tren.

I ja som a terme. Ja som a Girona. Primer transbord. Enllacem amb el Tren Gros, que ve de Caldes

-on l'Eli Serra ha conversat amb en Pepe Maroto, que havia viscut amb el seu pare a la casilla d'en Mas- i de Riudellots -on l'Elvis Mallorquí ha passat balanç amb en Narcís Vidal dels canvis de vida que va representar per al poble l'arribada del ferrocarril. Passem Celrà i no parem fins a Flaçà, segon enllaç. Ara toca transbordar el passatge cap al Tren Petit. Mentrestant, en Quim Martí i l'Helena Pinsach es mouen pels records del tràfec de persones, paquets i mercaderies guiats per en Francesc Xavier Tura.

El Tramvia es posa en marxa i en Martí Cortadellas conversa amb en Ramon Piera -gran coneixedor de la història del Tren Petit- i amb l'Antoni Martí, que va convertir en pel·lícula la memòria d'aquest ferrocarril tan estimat. Quan som a la Bisbal, entra al vagó en Pere Boix que conta a en Jordi Bonet-Coll la seva versió de l'assassinat del cap d'estació bisbalenc Vicenç Oliveras a la carretera de les Encies. Quan som a punt de sortir de la Bisbal, arriba la Sílvia Yxart amb en Lluís Poch, de Sant Sadurní, que rememora el pas del Tramvia per centre del poble. Anem fent camí. A l'estació de Torrent, s'esperen en Josep Subirana -que vol parlar amb la Sílvia Yxart de quan anava amb el trenet a festejar a Sant Joan de Palamós- i en Miquel Martín -que s'ha assabentat per en Marià Frigola i la Carne Aragonès de la relació dels begurencs amb el petit ferrocarril. Ja som a Palafrugell. Allà, paguen bitllet la Teresa Bonal i la Nuri Sàbat per fer-nos memòria d'en Josep Cofan, que ens ha deixat fa poc i que havia estat un gran divulgador de la història del tren de Baix Empordà. També parlen amb en Xevi Paré, que els conta històries de joventut a l'entorn de la via. Ens acostem a Palamós: a l'estació terminal, la Manolita Moliner repassa amb en Jaume Badias tots els membres de la seva família que van treballar a la companyia de ferrocarril. També ens hi espera més gent: l'Emili Mató -per parlar amb alguns usuaris del

carril bici que segueix la ruta que feia el Carrilet- i en David Moré, en Jordi Frigola i l'Albert Vilar per posar en comú amb en Miquel Martín molts projectes de camins de ferro que s'havien proposat i no van arribar mai a terme: el que passava per la costa, el que travessava les Gavarres des de Cassà a Sant Sadurní i Cruïlles o el que arribava fins a Calonge des de Palamós.

Final de trajecte. Gairebé hem completat un cercle, el cercle virtuós de les Gavarres, la volta completa a un massís que va propiciar -sobretot a partir del suro que produïa i la indústria que va fer néixer- que els trens de via estreta circulessin una setantena d'anys ajudant a moure l'economia del nostre territori. El Tren Gros encara circula, a voltes tan de pressa que no el veiem passar; a vegades tan malament que no ens ve de gust pujar-hi. Els dos ferrocarrils de via estreta fa temps que van claudicar davant l'empenta dels vehicles de carretera: el Tren Petit del Baix Empordà fa 56 anys; el Carrilet, 43. Aquest any que en fa 150 que el Tren Gros va arribar a Girona potser seria el moment de dir ben fort que aquells que van tenir la idea d'unir Girona amb la costa pel nord i pel sud de les Gavarres amb un camí de ferro sabien bé què feien. Potser encara avui seria convenient un tramvia -com més d'un entès ha proposat- que ens fes baixar del cotxe, ens portés pel camí més fàcil i ens permetés estalviar diners viatjant sense cues, amb tranquil·litat i en calma. Qui sap... potser un dia el sentit comú s'instaurarà a les nostres vides. El camí ja és marcat 🚶🏻♂️



Vagó plataforma utilitzat per la brigada encarregada de netejar la via del Carrilet.

El Gros, el Petit i el Carrilet

AL VOLTANT DE LES GAVARRES, TRES LÍNIES FERROVIÀRIES SERVIREN LES POBLACIONS I ELS INTERESSOS DE LA INDÚSTRIA SURERA

Josep Clara > TEXT

El setembre de 1825, a la Gran Bretanya, país pioner de moltes iniciatives de progrés material, es va inaugurar la primera línia de ferrocarril oberta als passatgers, la de *Stockton a Darlington*, feta per George Stephenson. Amb l'entrada en servei de la *Liverpool and Manchester Railway*, el 1830, es pot dir que havia començat l'era del ferrocarril.

Vint-i-tres anys després de la primera línia anglesa, Catalunya va tenir el primer ferrocarril de la península Ibèrica, que va servir les poblacions costaneres situades entre Barcelona i Mataró. Perquè el tren entrés a les comarques del Gironès i el Baix Empordà, i servís més directament a la gent particular dels pobles i els interessos industrials i comercials de les Gavarres, calgué esperar encara una bona colla d'anys.

La traça de les tres línies que hi foren situades va aprofitar els camins naturals, el recorregut dels rius i rieres, i salvà els accidents geogràfics a base de ponts i obres d'enginyeria que no foren gaire complicades en el nostre cas. Un seguit de passos a nivell entrecreuaren camins, carreteres i camps i adaptaren també el medi natural a les conveniències de la comunicació.

El tren de França. El Tren Gros, de via ampla –1.667 centímetres–, que connectava amb Barcelona i la capital

del regne d'Espanya va arribar a Girona el març de 1862. Els poetes van reftar –com era costum– arran de l'esdeveniment. L'historiador Enric Claudi Girbal, que dubtava encara del valor de la llengua catalana com a mitjà de cultura, va apuntar: «Gozoso te saluda hoy, pues, locomotora, / Un pueblo laborioso, que el cielo protegió; / ¡Bendita, pues nos abres tal vez nuevo camino / De próspera fortuna, de gloria y esplendor!»

Es va treballar, tot seguit i sense perdre temps, en el tram de Girona a Figueres, però la incidència de la crisi financera de 1866, que va col·lapsar les construccions ferroviàries durant deu anys, deixà els treballs empantanegats entre la capital del Gironès i la de l'Alt Empordà i els operaris sense feina. En aquest sector hi havia el pas del Congost, els ponts sobre el Ter i el Fluvià, com a obres més inter-

ressants. Fins al 1877, quan arribà el tren a Figueres, no va tenir, doncs, utilitat pràctica l'estació de Flaçà, situada a mig camí del

trajecte i propera a la Bisbal.

Tramvia del Baix Empordà era el nom pompós que duia el Tren Petit, de via estreta i de vapor, que va unir el port de Palamós amb la línia del Tren Gros a Flaçà, passant per Palafrugell, Torrent i la Bisbal, i superant una distància de poc més de 33 quilòmetres. Les obres de fàbrica no foren gaire complicades,

ja que només podem recordar el pont que superava el Rissec i el de la riera de Torrent. En fou promotor l'advocat i propietari palamosí August Pagès Ortiz (1846-1892), i l'obra va ser estrenada el març de 1887 amb locomotores belgues de la casa Carels. Va haver-hi festes a totes les estacions, especialment a Palamós, on se celebraren actes solemnes i populars. L'«Himne al tramvia», compost per Francesc Marull, revela l'esperit d'alegria que significà aquella efemèride: «Tot xiulant va fent sa via, / tot xiulant se va burlant / dels que deien que el tramvia / no podria passar avant.»

L'explotació del negoci va canviar de mans diverses vegades. Hi van intervenir els belgues de la *Société Anonyme des Chemins de Fer Économiques en Catalogne*, que van nomenar Climent Destrebecqz com a director, i la *Compañía de Ferrocarriles Económicos Españoles* dels senyors Josep M. Lacoma i Josep Lluís Pascual de Zulueta. La companyia belga que explotava la línia va aconseguir de prolongar el trajecte discutible fins a Girona, inaugurat el juny de 1921. Posteriorment l'entitat successora va poder ampliar el recorregut amb el brancall fins a Banyoles, posat en servei el març de 1928. Tant en un cas com en l'altre, el tren va seguir sense tenir camí propi i suscità opositors a la construcció d'aquestes ramificacions.

El Carrilet. Els guixolencs, que no volien ser menys que els de Palamós,



Abril de 1969. El Carrilet aturat a l'estació de Cassà en el seu últim viatge. D'esquerra a dreta, la Felicitas Solà, la Dolors Naval, en Pere Torrent, en Narcís Isern i l'Isidre Torrent. Els nens són els germans Anna i Joaquim Gibert // PROCEDÈNCIA: Dolors Naval. La gran nevada del 1962 va provocar descarrilaments al Carrilet // PROCEDÈNCIA: Família Roca Bofill.



també es mogueren per tenir el seu Carrilet. L'any 1889 Joan Casas Arxer (1839-1923), industrial i propietari, va obtenir la concessió de la línia que havia d'enllaçar la vila de la Costa Brava amb Girona, capital de la demarcació, tot passant per Santa Cristina d'Aro, Llagostera i Cassà de la Selva. El recorregut era de 39 quilòmetres i tenia ponts sobre la riera de Salenys, el Ridaura, el Vèrnedo, el Bugantó i l'Onyar. Les vies i les estacions quedaren enllestides el juny de 1892, a punt per veure-hi circular les locomotores alemanyes de la casa *Krauss*. Aleshores foren beneïdes i inaugurades amb un entusiasme pujat de to. *El Noticiero* va treure un número extraordinari on es llegien frases com «¡iLlor a los iniciadores!!» i «¡Gloria al pueblo de San Feliu!». *L'Oda a Sant Feliu de Guíxols*, composta per mossèn Joan Compte, recull també el moment d'apoteosi especial que es va viure: «*Llavors tu amb Girona us dàreu una abraçada; / en ton espai va néixer un nou estel: / xiscà del tren la màquina volant tota esverada, / com àguila que porta sos aguilots al cel.*»

És evident que, originàriament, tant el tren de Palamós com el de Sant Feliu, ambdós de via estreta —de 75 centímetres—, aixecats amb capitals sortits de la mateixa comarca, van ser un element dinamitzador de la indústria i la riquesa dels territoris que connectaven, sobretot pel que fa a la indústria surera, especialitzada en la fabricació de taps. També serviren perquè la gent dels pobles es mogués d'un lloc a l'altre amb una relativa facilitat, per raons professionals, familiars o d'esbarjo. Però és també cert que les instal·lacions i el material de circulació romangueren ancorats en el passat.

El Tramvia del Baix Empordà ni tan sols va tenir una ruta pròpia, allunyada de la carretera, i això va significar-li moltes complicacions i problemes: les topades amb els carros i els automòbils van ser cada vegada més freqüents.



L'estació de Sant Feliu

EN JOSEP ALMAR I LA ROSA ROCA FAN MEMÒRIA DELS SEUS FAMILIARS QUE TREBALLAREN A LA COMPANYIA DEL CARRILET

Àngel Jiménez > TEXT // Josep M. Fusté > FOTOGRAFIA

Gaziel deia que «el món dels indrets té una relació secreta—completament subjectiva, és clar—amb els fons de nosaltres mateixos. I n'hi ha uns, poquíssims, que han estat un veritable motlle del nostre cor i del nostre pensament». Efectivament. És el cas de molts guixolencs: l'estació—i tot l'àmbit—del tren de Sant Feliu els va marcar profundament.

Josep Almar, Ratpenat. Entre tants testimonis possibles, n'he recollit el d'un home singular: Josep Almar i Pujol (1949), Ratpenat per als amics. El canvi de nom, antic costum dels monjos contemplatius, mostra un xic la seva personalitat. Pertany a una espècie d'home única, no catalogada encara, que sobrevola de nit la vall de les Comes, al paratge de Mascanada. Allà, hi ha forjat, amb les seves mans, el continent i el contingut d'un petit i preciós museu. Per un camí sense asfaltar, flanquejat de matolls, canyissars, horts i vinyes amb cases aïllades, em dirigeixo 'pel carrer de la nit' al museu de l'amic entrevistat. En Josep, l'artesà i modelista, surt al jardí-hort de casa seva—si és que hi ha casa d'algú—a rebre'm, vestit d'obrer de la cultura patrimonial. És més aviat alt i prim, de

pell bruna i cabell curt, encara negre. Té el rostre lleugerament solcat per unes arrugues, tot just insinuades al front i a les galtes, que donen un to jovial a la seva fisonomia. Com que hem de parlar del tren, em fa entrar i seure davant d'una taula improvisada, plena d'eines i estris. Comencem. «Mira, parlar del tren és parlar de la meua família. Als tallers de l'estació de Sant Feliu—on es feien totes les revisions i reparacions del parc mòbil i

motor—, hi treballava el meu pare, l'oncle i l'avi. Així que de petit, quan ple-gava d'estudi, me n'hi anava a

passar l'estona. Mirava embadalit aquella gent que en sabia tant. Els carrers i el moll eren els meus altres estudis.»

L'avi, l'oncle i el pare. «L'avi Jeroni Pujol Casanovas era el forjador gros del taller. Nascut a Monells, havia treballat a Sant Antoni de Calonge i al taller mecànic de l'avi Castelló de Sant Feliu. Home de molt ofici i una gran persona. Amb el ferro feia filigranes. Es deia que el ferro, només de veure'l, es torçava tot sol. L'estatura i corpulència d'aquell home fornit lligava perfectament amb la seva feina. Quan havia de canviar la pestanya d'una roda grossa de la màquina, gastada pel fregadís dels carrils, a fora mateix del taller feia un gran foc a terra. Els fornals del taller eren massa petits. Posava l'aro perquè amb l'escalfor es dilatés. Abans no es refredés, a cops de mall l'entrava al nucli de la roda de la màquina. De vegades, en comptes de canviar la pestanya, la rectificava fent un *relleno* de soldadura d'arc, i després, al torn, s'acabava de rectificar.»

L'oncle, Joan Almar Riera, va arribar a ser cap de Tallers i Tracció de 1952 a 1969, en succeir Lluís Bussot. «L'oncle era un bon mecànic, de la vella escola; de 'peu de rei'. Havia treballat d'aprenent a can Pernal, on feien molins de vent, i a les mines d'Osor. Ell i l'últim enginyer Martí Piera *mimaven* el tren, l'estimaven. L'oncle fins i tot hi anava els diumenges, a la feina. Al despatx



En Josep Almar, amb un dibuix al·legòric del tallers del Carrilet, a Sant Feliu.



del taller, que tenia un encant especial, hi feia els torns de serveis per a tota la setmana. Era molt bon home, i no tenia mai un no per ningú». Coordinava la feina de més d'una vintena de treballa-

dors, entre oficials, ajudants i aprenents; fegoners i maquinistes. «Jo els coneixia a tots, sobretot pel seu motiu. No els posis pas! Encara algú se'ns molestaria.»

El pare Eduard Almar Riera era mecà-

nic ajustador, que venia de la indústria surotapera i de la tèxtil. «Però, a més, era poeta. Tenia altres coses al cap: pintura, maquetisme, etc. Per cert que, al mateix taller, i a estones perdudes, ell va anar fent una màquina de tren –exposada al museu–, una màquina de vapor i uns canelobres». Me'ls ensenya. «Un dia el meu pare em va traumatitzar. Un capvespre de tardor un operari del taller, en Picorete, era a dins de la caixa de foc d'una màquina per treure el sutge dels tubs que anaven de la caixa del fum a la xemeneia. Aquesta operació es feia mitjançant unes cadenes que estiraven dos obrers, amunt i avall. Era molt fosc. I mentre veia aquell home, amb unes cadenes, a la penombra enigmàtica d'una bombeta groga, el pare em diu: Veus aquest home? Va fer un malfet molt gros, i està aquí tancat per sempre. Quin espant! Jo era encara molt petit.»

És molt maco el vapor. «Al principi, les màquines del taller es movien per la força motriu del vapor. Una màquina de vapor fixa i vertical, amb un volant a dalt, posava en funcionament –mitjançant un embarrat i corretges de cuir– tota la maquinària del taller: torns, màquina de foradar, la llimadora, la planejadora... La màquina de vapor tenia un regulador perquè la velocitat fos constant. Abans no arribessin els mecànics a treballar, hi havia d'haver la pressió necessària per fer anar les màquines.»

«Veus aquestes marques del dit?» Me les ensenya. Són ben visibles. «Com que no em deixaven acostar-m'hi, a les màquines, i aquell dia no les engegaven, d'amagat vaig fer córrer la corretja d'un torn, amb la mala sort que em va masegar els dits.»

I continua: «Els coixinets dels eixos de l'embarrat eren de fricció. I per no haver-los d'engrasar tan sovint, s'utilitzaven uns engrassadors petits molt pràctics». Me n'ensenya un, una mena d'ampo-

Dues imatges d'en Laureà Roca –amb gorra i ulleres–, que va entrar a treballar a la companyia del Carrilet l'any 1942 i va ser cap d'estació suplent i factor // PROCEDÈNCIA: Família Roca Bofill.



L'Izquierdo i la Montserrat

EL DARRER CAP D'ESTACIÓ DE CASTELL D'ARO I LA SEVA DONA VAN ESTAR MÉS DE 30 ANYS VIVINT A L'ESTACIÓ I REPARTINT EL CORREU

Albert López Tauler > TEXT

En Josep Izquierdo Blanch (Cassà de la Selva, 1926-Llagostera, 2001) va deixar l'escola per seguir les passes de tots els homes de la família: «Estudia-va als *hermanos* de Cassà», ens explica la seva germana Joaquima Izquierdo Blanch (Cassà de la Selva, 1922). L'avi, l'oncle, el pare, i el seu germà, d'origens aragonesos, ja treballaven al tren. Quan el pare va veure venir l'oportunitat que esperava per al seu fill, la va aprofitar. La vida no era senzilla a finals dels anys 40, ni ho seria durant molt de temps. El cap de família, doncs, va fer el que creia que tocava fer, va treure el fill d'escola i, després de passar les proves pertinents, en Josep va començar a treballar de factor a Sant Feliu

de Guíxols. Li va tocar una tasca prou entretinguda i va tenir la sort de no haver d'anar amb cap de les brigades de manteniment de la zona, una feina molt més feixuga i a la intempèrie. Ell tenia cura i registrava acuradament, en els quaderns, els equipatges, encàrrecs i mercaderies que pujaven i baixaven del tren. Ho va fer durant uns quants anys, i ho va fer bé.

Amb la germana. Passats aquests primers anys a Sant Feliu de Guíxols, l'experiència va suposar una nova oportunitat, de destí proper, cert, però de més responsabilitat i sense cap superior directe. Així fou com, poc abans que finalitzés l'any 1951, li van oferir ser el

cap d'estació de Castell d'Aro, o sigui «de la Vall d'Aro», apunta la seva germana Joaquima. Amb 26 anys i xicota, en Josep tenia l'oportunitat d'establir-se a Castell d'Aro i ésser el cap d'una estació, encara que fos de 3a categoria. Llavors es va plantejar un nou dilema, el qual, s'havia de resoldre al més aviat millor. La seva xicota, la Montserrat Cantó Galceran (Llagostera, 1928), amb la qual encara no s'havia casat, va agafar una pleuritis: «Vaig agafar la pleura i jo no el podia acompanyar quan li van oferir la plaça de cap d'estació a la Vall d'Aro» recorda, sempre amb posat serè, la Montserrat. Per accedir a la nova plaça era condició indispensable que el cap d'estació disposés de

A la foto de l'esquerra, la Montserrat Cantó —amb un jersei de ratlles—, amb altres amigues dalt del Carrilet. A la dreta, en Josep Izquierdo tocant la campana de l'estació de Castell d'Aro // PROCEDÈNCIA: Montserrat Cantó.

l'ajuda d'algú altre que complementés la seva feina, però també que fos capaç de mantenir la casa, o sigui l'estació, en ordre. Així doncs, la solució va ser de nou senzilla i pràctica. Fins que la Montserrat no estigués recuperada per poder-se casar amb en Josep –la cerimònia va tenir lloc el maig de 1952– seria la Joaquina qui acompanyaria el seu germà a la seva nova destinació. Les decisions del pare tornaven a ser pràctiques i decidides.

Elles, primer la Joaquina i, un cop casats la Montserrat, cuinaven amb una cuina econòmica i s'escalfaven amb una estufa de carbó. A més, havien d'atendre el telèfon de l'estació. «Molt bona gent a la Vall d'Aro, no els hi va faltar mai de res, a la Montserrat i al meu germà», ens diu la Joaquina. Era costum, un bon costum, compartir amb els responsables de l'estació quelcom del que les pageses de la vall i el tren traguaven amunt i avall. Tot i la seva breu estada, «només uns mesos l'hivern del 1951 al 1952», la germana d'en Josep en guarda un bon record i no oblida anècdotes que la ruboritzen: «Des del primer dia tocava repartir el correu i aquell Nadal ho havia de fer jo. A mi em feia molta vergonya i ho va haver de fer en Josep. Em feia molta cosa acceptar els cèntims que per festes la gent donava als carters.»

Repartir el correu. Un cop recuperada la Montserrat, a partir de l'abril de 1952, i amb el posterior casament, la parella va establir-se definitivament a Castell d'Aro on va viure «més de 30 anys», sempre a l'estació. La Montserrat recorda l'expectació que suposava veure passar el tren, sobretot per a la gent que no el tenia a prop. A més, recorda amb entusiasme que «l'estació era el centre d'animació del poble». La gent anava i venia, corrien

Els amics del tren

Joan Pinsach > TEXT I FOTOGRAFIA

Potser va ser aquell últim i emotiu viatge del Carrilet, el 10 d'abril de 1969, aquella entrada per darrera vegada enmig d'aplaudiments i d'alguna llàgrima a l'andana de l'estació final al barri de Tueda que els va tocar ben endins. Fos quina fos la seva motivació primigènia, el 1977 un grup d'amics de Sant Feliu de Guíxols, entre els quals hi havia en Jordi Rabell, en Jordi Ros, en Mario Jacomet i l'Ignasi Griñón van crear un club d'aficionats a les coses del tren, aspecte que queda reflectit a l'article sobre l'Ignasi Griñón. Sobre la idea, la base i l'estructura d'aquell club informal, el 1991, a Girona es crea una associació amb la voluntat d'aplegar gent d'arreu de les comarques, per compartir coneixements, experiències i entusiasmes entorn del món ferroviari, en els seus vessants tècnic, etnològic, romàntic... Així va néixer l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines.

Es tracta d'una entitat amb un centenar de socis de totes les edats, que ara canalitza aficions diverses en seccions com el museu, la fotografia, el col·leccionisme, el *maquetisme* i el que s'anomena vapor viu –trens a escala 1:10 construïts artesanalment, amb absoluta fidelitat a la realitat, que funcionen en un circuit de vies de 5" i 7" i que poden portar un passatger al damunt–. El dinamisme de l'associació ha comportat, entre moltes altres activitats, la restauració d'una màquina del tren de Sant Feliu, un vagó del tren d'Olot i un tractor de maniobres, exposades al costat de la seu social; també el muntatge, enguany, d'una gran exposició a la Casa de Cultura per celebrar el 150è aniversari de l'arribada del ferrocarril a Girona l'any 1862. La seu de l'entitat és a l'edifici de l'estació de Renfe de Fornells de la Selva. Allà hi ha el museu, que s'obre el segon i quart diumenge de cada mes, de les 10'30 h a les 13'30 h., ple d'objectes, màquines, aparells i instrumentals de tota mena i de totes les èpoques; també hi ha un parc infantil amb els circuits dels trens tripulats, els tallers, les maquetes...

Hem parlat amb l'Ignasi Griñón, el president actual, i amb en Jesús Guillén, un entusiasta constructor de màquines de trens tripulats, de vapor i d'electricitat. Ens han explicat que els cal fer la màxima difusió de l'existència de l'associació perquè, diuen, «hi ha molta gent que té material del tren, col·leccionistes o antics treballadors de Renfe, que abans de desfer-se'n podrien donar-ho al museu». També es congratulen de disposar d'aquest local perquè –afirmen– «aquí hi ha molt d'espai, i la mateixa estació ja és un museu.»

Explica l'Ignasi que més de la meitat dels associats són pares joves que hi porten també els fills i que retroben, en la maduresa, la seva afició que segurament havien adquirit del pare, altres familiars o amics. I és que potser el magnetisme que té el tren, allò que ens fascina i ens admira tant són qualitats que també valorem de la nostra condició humana: eficàcia, servei, senzillesa, vulnerabilitat, abnegació, generositat, enginy... Potser per això, per aquest magnetisme, l'herència d'aquell últim trajecte del Carrilet ha estat tan gran: vies verdes, escoles i museus, valors com la sostenibilitat, amics del ferrocarril... i la identificació tan estreta i sentimental, inqüestionable, entre un prodigi tecnològic, el tren, i l'eficàcia del seu servei per ampliar els horitzons vitals de les persones i.



Flaçà, l'enllaç

EN FRANCESC XAVIER TURA CONTA EL DIA A DIA A L'ESTACIÓ DEL TREN PETIT EN EL FLAÇÀ DE LA POSTGUERRA I LA SEVA CONVIVÈNCIA AMB EL TREN GROS

Joaquim Planas i Helena Pinsach > TEXT // Josep M. Fusté > FOTOGRAFIA

En Francesc Xavier Tura Tura (Flaçà, 1930) va néixer en una casa del carrer Comerç anomenada la Barrera, un nom amb connotacions de peatges antics. El seu pare era Joan Tura Salamià i la seva mare Remei Tura Martí. «El meu pare era mosso d'estació del Tren Petit. Jo vaig ser dels alumnes que vàrem inaugurar l'escola de Flaçà l'any 1934. El nostre mestre era el senyor Seva. Recordo que dos anys més tard, quan tenia sis anys vaig anar amb els pares a Girona a fer-me fotos a cal retratista. Quan vàrem sortir hi havia molt d'enrenou, la gent estava esverada i preocupada. Aviat vàrem saber el motiu. Hi havia notícies que els militars de l'Àfrica s'havien revoltat contra el govern, érem a 18 de juliol de 1936. El pare va decidir d'anar cap a Flaçà. A l'arribar a l'estació ja s'havien suspès tots el viatges. En aquell moment va passar amb cotxe el senyor Figueretes d'Albons, que era un negociant de màquines de batre i el pare el coneixia. El cotxe era el que ara diríem un esportiu, acabava en punxa tant a davant com a darrere, semblava una barca. Només hi havia lloc per a una persona. Va pujar la mare, jo vaig posar-me com vaig poder a darrere de tot en un petit portaequipatges; el pare va tornar cap a casa... a peu.»

«Quan vaig fer onze anys vaig anar a estudiar a Girona, a l'acadèmia del senyor Santiago Coquard». En Francesc Xavier agafava el Tren Petit i va ser allà on va

conèixer la que seria la seva dona, la Carme Montsant Sureda. «La Carme era del Pont Major, el seu pare era escriptor de les Destil·leries Regàs i anava a escola a les Germanes Dominiques del carrer del Nord. A casa seva li donaven diàriament 1 pesseta per agafar el cotxe de línia: del Pont Major a Girona valia 50 cèntims l'anada i 50 la tornada. Però la Carme agafava el Tren Petit que valia 30 cèntims el viatge, i així al cap del dia estalviava 40 cèntims per comprar lla-minadures.»

La postguerra. En Francesc Xavier entra a treballar en el Tren Petit amb setze anys. Acabada la guerra l'empresa que explota el Tramvia és E.F.E –*Explotación de Ferrocarriles por el Estado*–, que ha substituït la cooperativa obrera durant l'últim temps de la República i la Guerra Civil. Són temps difícils, toca mirar endavant i Flaçà té actius per fer-ho. A prop de l'estació hi ha el carrer Comerç amb moltes botigues i negocis. Just a tocar l'estació hi ha el bar del Tren Petit, que porta en Joan, que és de Púbol i la seva dona l'Angelina; també can Llonga, que és una fonda i antiga parada de diligències; can Buxó, que és un bar, igual que cal Tet, on també fan ball els diumenges. Del ball de cal Tet ja fa temps que no surten pilots russos ni americans, ni passen els Polikarpov I-16 Mosca del camp de Celrà, en vols rasants i acrobàtics per sobre de

Flaçà decorats amb llenceria femenina, trofeus d'escomeses passionals, que a diferència de les batalles que dessagnaven el país i els seus fills, en aquells moments eren molt més reconfortants per al cos, però sobretot per a l'esperit.

«Vaig entrar a treballar el dia 24 de març de 1946 com a factor auxiliar. En aquell temps el cap d'estació era el senyor Pere Casagran i Codinach. Altres companys eren els germans Antoni i Francesc Lledó Ibars que eren factors. Aquest últim al tancar el Tren Petit l'any 1956, va continuar de ferroviari a la línia Riotinto-Puertollano, a Huelva, i al cap d'un temps va tornar a casa per fer de gerent a Sarfà. També feia de factor en Josep Pla, de Bordils. Recordo en Lluís Torremilans i en Miquel Vidal: tots dos també de Bordils; i en Genís Madrenys i en Joan Salamià, cap i mosso de transbord, respectivament. Altres factors eren el meu pare, en Joan Tura i el meu cosí, en Lluís Planas Tura. Per cert, el meu cosí l'any 1939 amb disset anys va viure, com a cap d'estació de la Bisbal, la sortida de l'últim tren abans de l'entrada del nacionals. Era un tren ple de militars russos que es replegaven del Baix Empordà. Anava a Flaçà on havia de fer *empalme* amb el Tren Gros cap a la frontera. Amb les presses i els nervis l'últim vagó va descarrilar i en adonar-se'n, un oficial rus va baixar del tren amb la pistola a la mà per pelar el meu cosí. Aquell dia, a en Lluís, li va anar ben just...»





L'estació de Flaçà, a causa de la seva funció primitiva d'estació terme, està construïda perpendicularment a les vies. Just a davant hi ha el moll de càrrega, el dipòsit de material mòbil està a tocar la riera de la Pera —és l'actual casal del poble—; just al mig, a l'altre costat, el magatzem de mercaderies i a davant d'aquest, a tocar el moll, el dipòsit d'aigua. Al costat de l'estació de la banda del carrer Comerç hi ha el bar, i de l'altra, a tocar el Tren Gros, els serveis.

«Jo començava a treballar a les vuit del matí —comenta en Francesc Xavier—. Al cap de poc ja arribava el primer tren de passatgers, a les 8 i 29. Era el tren que feien servir els estudiants per anar a Girona on arribava a les 9 i 29. Aquest mateix tren tornava cap a Palamós, sortia de Girona a les 11 menys 10 i arribava a Flaçà a un quart i 5 de 12. Era un tren correu, perquè agafava la correspondència del Tren Gros i la repartia cap a les estacions del Baix Empordà. Durant el dia passaven molts trens de mercaderies, a vegades fins a catorze de diaris. Alguns descarregaven a Flaçà, com els de suro, però la majoria anaven directes a destí sense entrar a l'estació. Un exemple eren els trens carregats d'una fusta anomenada quebratxo que venien de Melilla i descarregaven al port de Palamós. Els destinataris d'aquesta fusta eren les *Industrias Químicas y Tartáricas* de Celrà. Un altre exemple eren els combois d'espart i jute, per a la fàbrica Gimferrer de Banyoles, que feia sacs. Els trens de blat se solien quedar a la Bisbal.»

Diferents combois. «Si voleu us faig cinc cèntims de les composicions dels trens...» ens proposa en Francesc Xavier. «Com a norma general, un tren de mercaderies de suro portava la màquina, un vagó furgó i cinc vagons plataforma. I un tren de passatgers, màquina, furgó correu i quatre vagons de quatre eixos. Jo anava a casa a dinar a les dotze del migdia i tornava a

En Francesc Xavier Tura, amb gorra, xiulet i el llibre que va escriure sobre el Tren Petit.

En Ramon Piera

AQUEST FARMACÈUTIC DE LA BISBAL HA VISCUT DES DE SEMPRES MIRANT DE PROP TOT ALLÒ QUE ENVOLTA EL FERROCARRIL DE LA SEVA INFANTESA

Martí Cortadellas > TEXT // Toni Vilches > FOTOGRAFIA

Parlar del Tren Petit amb en Ramon Piera de Ciurana és com sentir-ne el xiscle de la locomotora o veure'n els vagons embolcallats de fum. Ho sap gairebé tot i, malgrat això, vol continuar aprenent-ne coses. De tant en tant, quan hi ha una dada que li trontolla, s'aixeca i es perd en les pàgines d'algun llibre. Jo me'l miro en silenci, absort, amb la sensació que deu haver viatjat moltes hores per les obres de la seva petita biblioteca. Històries del ferrocarril, exemplars sobre locomotores de vapor, revistes de tramvies i títols i títols que em fan adonar que tot això dels trens s'ha convertit en el seu dia a dia, que potser es troba massa fossilitzat per tractar-se només d'una simple passió.

En un moment de la conversa, les seves paraules fins i tot m'evoquen la imatge que tinc d'un fragment de *LEscanyapobres*, de Narcís Oller. La d'aquell dia de juny de l'any 1865, en què el soroll de la primera locomotora va sacsejar la quietud dels carrers de Pratbell. La gent corria amb pressa cap a l'estació, els veïns es miraven bocabadats l'escena des de la finestra de casa seva, i alguns pagesos deixaven la feina de banda per observar l'arribada d'aquella màquina desconeguda. Dos o tres anys abans que el Tren Petit tanqués les portes definitivament (1956), hi havia una vella màquina dièsel que feia el servei de dos quarts de quatre, i que entrava sempre a la Bisbal ofegant el silenci amb el soroll de la

seva botzina estrident. Per uns instants, doncs, tot devia quedar també sostingut en el temps, com si l'activitat d'aquell petit món s'aturés per assaborir l'últim reflex d'uns anys que s'estaven fonent. «Hi havia moltes persones que corrien cap al balcó per veure passar aquella locomotora», recorda en Ramon.

Una vida al costat del tren. Però aquest no va ser pas, ni de bon tros, el primer contacte que va tenir amb el Tren Petit. La seva vida hi ha estat lligada des de sempre, de manera gairebé inevitable, i potser és per això que ara en pot parlar tan sucrosament. Va néixer a començaments de l'any 1942, pocs mesos abans que la línia que portava des de Banyoles fins a Palamós, restaurés un servei de passatgers que s'havia vist interromput a causa dels bombardejos de la Guerra Civil. Un temps enrere, a finals de la dècada dels trenta, el seu avi, que també era farmacèutic i es deia com ell, s'havia encarregat de redactar l'inventari de medicines que el tren havia de portar a l'hora de fer els seus trajectes. «L'any 1997, durant la celebració del centenari del Col·legi de Farmacèutics, vaig presentar un petit estudi sobre els medicaments d'aquestes llistes –m'explica mentre m'ensenya uns papers esgrogueïts pel temps. Després, es queda un moment en silenci i me n'assenyala un de concret–. Aquest, per exemple, servia per alleugerir els marejos.»

En Ramon, el tren el va conèixer bastant més tard. De marejos, però, encara n'hi devia haver, perquè durant els seus anys de vida les infraestructures no havien millorat pas gaire. «Quan el Carrilet es va inaugurar, anava a set quilòmetres per hora. A causa del seu traçat, en el moment que es va tancar, no podia circular a gaire més de vint quilòmetres. Anar a Girona amb el Tren Petit era de bojós, perquè la carretera ja estava asfaltada i sortia més a compte agafar un cotxe. Al final, pràcticament només el feien servir alguns pagesos que els divendres venien a mercat.»

Que el Tren Petit s'havia convertit en un mitjà de transport inviable i tenia els dies comptats, doncs, ho devia veure tothom. «Corren encara les màquines amb les quals el tren fou estrenat. No ha canviat res. Només el temps ha passat. Tot aquest ferro vell un matí desapareixerà, i en quatre dies tot quedarà oblidat», escrivia Josep Pla.

Durant aquells últims dies, malgrat tot, hi va haver molts intents d'evitar allò que ja era gairebé una mort anunciada. El pare d'en Ramon, per exemple, Martí Piera de Ciurana, enginyer industrial i alcalde de la Bisbal entre l'abril del 1947 i el maig del 1961, va realitzar un estudi sobre la necessitat de mantenir una línia fèrria que unís Flaçà amb el port de Palamós. I no va pas estar sol. Molts altres experts coincidien en el fet que la línia que s'havia inaugurat l'any



1887 havia de continuar existint, però que s'havia de millorar i allunyar dels carrils de la carretera.

En Ramon em llegeix uns quants documents que mostren les ofensives que es van dur a terme per tal d'intentar salvar el ferrocarril de la seva infantesa. L'últim text que m'ensenya és una carta breu i contundent, que un enginyer anomenat Federico Valenciano va escriure al seu pare a mitjans del novembre de l'any 1954. «Pavimentaran la carretera de Palamós i això vol dir que ja s'ha pres alguna decisió.»

I un any i pocs mesos més tard, el dia 29 de febrer de l'any 1956, el Tren

Petit iniciava el seu darrer viatge, i apagava totes les guspises de les seves històries en una estació que es va perdre en un temps que ja no existeix: va deixar només encesos els records d'aquelles persones que el van poder viure vertaderament.

L'herència d'aquells dies. Persones com en Ramon, per exemple. Persones que, en escoltar-les, t'ajuden a omplir la història del Carrilet del Baix Empordà amb anècdotes, que potser no es recullen en cap dels llibres que se n'han publicat.

En un moment de la conversa, m'explica que a casa seva sovint rebien la visita

d'un senyor que es deia Arroyo, que era l'encarregat de la línia. Durant aquells anys, a Girona, hi devia haver només catorze o quinze enginyers, i com que el pare d'en Ramon havia treballat a la Maquinista de la Barceloneta, i havia tingut contacte amb màquines de vapor, es va convertir en el seu gran conseller. «Encara em sembla que el senti parlar, a aquell home –comenta en Ramon, potser més per a ell que no pas per a mi–. Era un senyor basc, amb un bon estómac i una veu gruixuda.»

La primera vegada que es va presentar a casa seva va ser poc després de la forta nevada que l'any 1947 va caure a l'Empordà. El tren havia quedat bloquejat a l'estació de la Bisbal, perquè hi havia zones del traçat de la via de Sant Climent de Peralta i de Torrent per les quals era impossible circular. En Ramon recorda una conversa en què el senyor Arroyo explicava al seu pare que havia escrit una carta a Madrid, per informar de la situació, i que no se l'havien cregut. «No passa gaire, que nevi tant a prop del mar. Estaven convençuts que el tren s'havia hagut d'aturar per culpa d'un sabotatge dels maquis.»

Finalment, l'Arroyo i el seu pare van decidir fer moltes fotografies i enviar-les a Madrid. De si se'l van creure o no, ja no me'n diu pas res. Potser és que aquella gent es va mirar les fotografies i ni tan sols en van fer cas. En Martí Piera de Ciurana, en canvi, conscient que tot allò s'estava acabant, en va guardar unes quantes en un àlbum que avui en Ramon m'ensenya amb il·lusió. Hi apareixen la vella locomotora, la via i l'estació colgades per la neu d'uns altres temps. Són només unes fotografies, és veritat. Però per aquells que sí, que estimem la història del nostre país, són també un petit tresor, el carbó amb el qual el Tren Petit continua avançant per la memòria. A poc a poc, quilòmetre a quilòmetre, sense acabar d'aturar-se del tot 🚂

En Ramon Piera, de la Bisbal, a la nau on guarda tot allò que té relació amb el ferrocarril, la seva gran passió.



Com si anessin a Amèrica

EN LLUÍS POCH VA VIURE QUASI TOTA LA SEVA VIDA A SANT SADURNÍ DE L'HEURA I VA TENIR RELACIÓ AMB EL TREN DES DE PETIT

Sílvia Yxart > TEXT I FOTOGRAFIA

En Lluís Poch va néixer el 1935 a Santa Pellaia, al terme de Cruïlles, en un mas que en deien can Cabarroques però, al cap d'un any, es va traslladar a viure a Sant Sadurní de l'Heura amb els seus pares. Al mas, només hi van quedar els avis, el ramat, les vaques i el bosc... «Els que vivien en aquells pobles eren gent pobre» assenyalà. «A Sant Sadurní, la vida era una altra cosa, un altre ambient». El poble estava a cinc quilòmetres de la Bisbal. Res a veure amb la vida a muntanya. En Lluís va anar a estudi i

d'aquí va sorgir la seva primera relació amb el Tren Petit. «L'havia vist moltes vegades quan anava a la Bisbal amb la mare, baixava fumejant a tota velocitat pel costat de les voltes, el guaitaves, perquè era impactant!».

Però ell hi va pujar per primera vegada quan va acabar els estudis. «Ara els nois, quan fan el fi de curs se'n van de viatge a Menorca, Madrid o Anglaterra, nosaltres vam anar a Calella de Palafrugell amb el Tren Petit». Abans de continuar, somriu, «era com si ens

n'anéssim a Amèrica! No havíem vist mai ni el tren ni el mar!». Recorda que van anar a rentar-s'hi els peus i poca cosa més, perquè l'aigua els feia por.

Li demano com eren els vagons. «De fusta», respon, i a continuació em pregunta: «saps aquests bancs de fusta que hi ha al carrer? Doncs eren així! Si anaves a Girona –el tren potser hi estava dues hores– t'havies d'anar aixecant, perquè si no acabaves amb mal d'esquena!». Molts passatgers aprofitaven per anar a la plataforma que hi havia

El Tren Petit passant pel pont del Daró, a la Bisbal // PROCEDÈNCIA: Ramon Piera. REPRODUCCIÓ: Toni Vilches.

entre vagó i vagó per fumar, «i això que a dins també s'hi podia fumar!» I allà, igual que passava al primer vagó, molts es cremaven amb les guspises de la màquina que volaven. Somriu recordant el trenet. «Era un turment! Ara, hi anava tot tipus de gent. No hi havia ni primera ni segona classe, tercera crec que era!» diu irònicament mentre esclata a riure. «A dalt, hi havia pageses que hi pujaven amb els ànecs o les cistelles de conills!». I insisteix: «Era un transport comú, un transport de tots.»

Malgrat que no va ser un passatger habitual del Tren Petit, per motius personals i de feina, va haver d'agafar-lo força vegades. «Per anar a Girona, o agafaves una tartana o agafaves el tren!». I només de pensar en el cop que van anar de Sant Sadurní a Girona amb carro a buscar ciment, ja es posa les mans al cap. «Vam estar-hi quatre hores... És lluny, és lluny! Amb tren no s'hi tardava pas tant, això sí, sortia més car.»

Dietari d'anècdotes. Quan més s'emplenaven els quatre o cinc vagons que tenia el tren, era per Fires de Girona o per festes de Palamós. Recorda un any en què, de jovenet, va anar a Fires de Girona, i a la pujada que hi ha entre Corçà i la Pera, coneguda com Terra Negra, van haver de baixar a pitjar el tren. «I això que de tan ple com anava per aquelles dates, hi posaven dues màquines! Però allà, xuc i xuc i xuc, la màquina reculava i no acabava de tirar». Aquella pujada, assegura que «era una cosa grossa, n'hi havia que aprofitaven per anar a fer una feina i tot!» A pesar dels entrebancs, però, els passatgers arribaven a lloc.

Malgrat que en alguns punts el tren agafava velocitat, hi havia molts

moments que anava a un ritme lent. Amb un mig somriure, recorda un cop que va anar a treballar a Mont-ras amb bicicleta i va veure el tren, i va pensar: «té, mira, t'hi agafaràs al darrere amb la cadena i així no hauràs de pedalar». Però la seva pensada no va agradar al revisor que, mentre li desenganxava la cadena li deia «fora d'aquí! Què encara prendries mal».

Però aquell Lluís jovenet, segurament amb la mateixa mirada astuta d'ara, va convertir-se per uns moments en un Charles Chaplin sorrut, atrafegat a enganxar i desenganxar la cadena al tren. I és que conta que, quan venia el revisor i es desenganxava, la bici reculava, però quan posava la cadena, com que el tren no corria gaire, l'avançava. Durant una estona, va anar fent així, però finalment, aquell revisor se li va posar seriós i va desistir. Malgrat les amenaces d'aquell home sobre el perill que corria, en realitat va ser una altra vegada la que sí que va estar a punt de morir atropellat per un tren. Amb el seu cap



En Lluís Poch, a casa seva, a Torroella de Montgrí.

d'aquell moment, en Jaume Colom de Sant Sadurní, van anar a pesar la premsa d'un trull a can Balaguer. «700 quilos feia!» i sortint d'allà, van veure que el tren, que havia sortit de Palafrugell, venia en direcció al lloc on ells eren aturats amb la camioneta. «La teníem al mig de la via i la marxa enrere no entrava, el tren era a uns quaranta metres i quan jo ja pensava a saltar, finalment va entrar!»

Un tren perillós. En Lluís ho té clar: «Aquell tren era un perill». Quan travessava la Bisbal havies d'anar amb compte. «A vegades quan sortíem del cine voltàvem, i si anàvem per la voreta de les voltes i vàiem que baixava el tren de Vulpellac, havíem de córrer a refugiar-nos sota les voltes, perquè el tren escampava... sortien guspises pel costat! A un company meu se li va cremar la camisa i tot!» Afortunadament, llavors tot estava més net que ara, i era més difícil que es calés foc, però si ara el tren existís, amb el risc d'incendis que hi ha cada estiu... Li agradava aquell tren, però és per això que no li sap greu que ja no hi sigui.

Tal com estan les coses ara, amb el trànsit que hi ha, seria un gran perill. Tanmateix, sí que lamenta que el tren petitó s'hagi diluït en la història, com el fum que sortia de la seva xemeneia pomposa. «Aquí no s'ha conservat res, ni l'estació, ni la màquina, ni res!». Encuriós, es pregunta on deu haver anat a parar la màquina. La del Carrilet de Sant Feliu, la van tenir un temps al passeig d'aquella població. «Què se'n devia fer de la màquina d'aquí?» es repeteix, com si de cop aquell interrogant li hagués de treure la son.

MEMÒRIA FOTOGRÀFICA > CORS I CORALS



M5

Actuació de l'Orfeó Aucellada al teatre Carmen de Palamós.

ANY: ENTRE 1913 I 1925

AUTOR: DESCONEGUT

PROCEDÈNCIA: SERVEI D'ARXIU MUNICIPAL DE PALAMÓS. COL·LECCIÓ FAMÍLIA VALLS CARDONA.

M6

Una imatge del Cor Caramelles, de Llagostera.

ANY: 1952

AUTOR: DESCONEGUT

PROCEDÈNCIA: FOTO
CEDIDA PER SALVADOR
MASNOU. AMLLA. FONS
ASSOCIACIÓ CULTURAL
ELS PAPU TISORES.



P TRIMONI

PATRIMONI ETNOLOGIA

Coves, codis i 'hortalans' [pàg. 96-97]

ORIOL GRANYER [Barcelona, 1967. Biòleg]

PATRIMONI ARQUEOLOGIA

La vil·la dels Ametllers [pàg. 98-99]

JOAN LLINÀS [Sils, 1966. Arqueòleg]. JORDI MERINO [Girona, 1960. Arqueòleg]

PATRIMONI ARQUITECTURA

Romanyà, pedres carolíngies [pàg. 100-101]

JOAN BADIA-HOMS [Palafrugell, 1941. Historiador]

PATRIMONI HISTÒRIA

Bandolerisme al segle XVII [pàg. 102-103]

JORDI FRIGOLA I ARPA [La Bisbal d'Empordà, 1934. Historiador]

PATRIMONI LLENGUA

Un massís de vi [pàg. 104-105]

LOURDES OLIVERAS [Sant Martí Vell, 1975. DEA Filologia catalana]



L'Eugeni Masferrer, de la Casa Nova de ca n'Abres, preparant la pasta per fer el pa // FOTO: Joan Pinsach.

PATRIMONI GASTRONOMIA

El pa d'en Sardanes [pàg. 106-107]

JOAN PINSACH [Llagostera, 1958. Professor d'ensenyament secundari]

PATRIMONI EN MAR

Som a la senya o no hi som? [pàg. 108-109]

JAUME BADIAS [Tàrraga, 1972. Historiador i arqueòleg]

PATRIMONI FAUNA

La garsa [pàg. 110-111]

ENRIC FÀBREGAS [Girona, 1972. Biòleg]

PATRIMONI FLORA

El lletimó [pàg. 112-113]

ROGER LAPEÑA [Manresa, 1981. Biòleg]. JAUME RAMOT [Castell d'Aro, 1967. Ornitòleg i il·lustrador]. LLUÍS VILAR [Madremanya, 1957. Biòleg]

PATRIMONI PLANTES I REMEIS

Els remeis de la Conxita [pàg. 114-115]

ANNA M. OLIVA [Torroella de Montgrí, 1966. Biòloga]



PATRIMONI GASTRONOMIA // Joan Pinsach > TEXT I FOTOGRAFIA

El pa d'en Sardanes

L'Eugeni Masferrer encara fa el pa com l'havia fet la seva mare i la seva àvia, ara en el forn de la Casa Nova de ca n'Abres, al veïnat de Verneda de Cassà

Quan l'Eugeni Masferrer Tolosà (11 d'agost de 1933) tenia 14 anys va arrencar el permís de la seva mare per pastar el pa de casa per primera vegada. «Faig pa de tota la vida—diu ell—, a casa érem nou germans i tots volíem pastar. La mare primer només ens deixava pastar l'*enllevat* perquè n'anéssim *aprenguent*. L'*enllevat* era un pa que es feia el dia abans i es deixava que pugés. L'endemà era com un bolet gros. Una part la separàvem perquè serviria per a una altra vegada, i amb l'altra part pastàvem el pa de la setmana. Aquest *enllevat* guardat ens el passàvem entre els veïns i així sempre n'hi havia.»

Llavors s'estaven a can Sardanes de Verneda, que és on va néixer i on va viure l'Eugeni 40 anys de la seva vida. L'any 1972, amb la seva família es va traslladar a la Casa Nova del pla del Molí, a

tocar de la carretera que des de Cassà puja als Metges, un mas que també es coneix com la Casa Nova de ca n'Abres o, impròpiament, com can Sardanes.

A les 8 del matí del primer dissabte de novembre visito l'Eugeni, que viu a la casa amb una de les seves quatre filles, la Verònica, la petita. Li he demanat que m'ensenyi com s'ha fet el pa tota la vida. Només d'entrar a la cuina i saludar-lo em diu: «Jo començo l'ofensiva». Emplena una olla de cinc litres amb aigua calenta, dos grapats de sal, més aviat poca perquè té la pressió alta, i hi desfà el llevat. A continuació encén el foc del forn, on ja hi té tres feixos de llenya i, rient, em diu: «Ja veuràs com s'esvera». Tot seguit ens n'anem a la pastera que té al menjador. Dins d'aquest moble vell ja hi té enformat com un llit de farina i em dema-

na que li tiri l'aigua amb el llevat desfet a les mans, perquè «l'*aiga* no faci forat i no toqui la fusta del *fondo*». Hi ha posat 12 kg de farina, encara que diu que no la gastarà pas tota. Mentre va pastant em diu que va a comprar la farina a la Bisbal, perquè li fan bon tracte, però es queixa que «la farina de *llavons* era una altra cosa, perquè ara al pa li costa més pujar». De tant en tant, deixa la pasta i anem a mirar el forn que ja està molt «esverat» i omple tota la cuina d'una alenada intensa d'escalfor de llenya.

La pasta s'ha anat espessegint i diu que «ara és el moment de més mal *treballar*». Per això la talla en parts petites, per remenar-la millor, i hi va tirant una mica de farina, operació que repeteix fins a quatre vegades. «Si no m'equivoco—diu— aquest pa sortirà molt esponjós perquè



A dalt, a l'esquerra, els pans ja preparats en els seus motlles i abans de llevar. A la dreta, l'Eugeni Masferrer enfornant amb l'ajuda de les 'vistes', que il·luminen el forn i enrosseixen els pans.

la pasta està carregada d'ulls». L'última visita al forn ha servit per escampar el caliu pertot arreu perquè es veu que el «forn ha d'agafar sòl», que vol dir escalfar-se el terra de manera uniforme. A la dreta, al costat de l'obertura, hi deixa un espai sense caliu perquè «hi han d'anar les vistes», que són unes petites feixines de bruc, que ja té preparades, i que es cremen per il·luminar la cambra quan s'hi introdueixen els pans i durant els primers minuts de cocció.

A les 10, fa els pans, «a bell ull» —es justifica, perquè reconeix que hauria de tenir una bàscula. «Puc fer deu pans, és el que marca la llei —la llei són deu paelles sense mànec, que fan de motlles perquè el pa pugi més en llevar i quan nota l'escalfor del forn. En total li han sortit dotze pans i dos panets. Els dos més grossos, sense motlle, es veu que seran, diu ben seriós, «d'aquells que no retiren a ningú». Al cap d'una hora hem de cremar un altre feix al forn «perquè el pa ve *enredera*; el forn el pots regular, el pa no. Ha de venir tot junt, el pa i el forn. Perquè si quan ha llevat, el forn encara no està a punt, el pa torna a baixar.»

A les 12, el pa ja ha llevat. L'Eugeni escombra el forn amb un pal llarg i enfora totes les peces amb la pala. Crema les vistes i comenta: «Les vistes són perquè el pa es torni ros, és la llum que ho fa. També, el fum fa que no arribi tanta escalfor de dalt i *aixís* no es fa una crosta de seguida, que li trencaria la pujada. Quan el pa és ros, ja no es fan més vistes perquè el cremaries». Al cap de mitja hora, destapa el forn i treu els dos panets. Me n'ofereix un i em recomana una recepta: «Obre'l, ruixa'l amb oli i posa-hi un tros de xocolata». Malgrat la meua reticència inicial, el resultat és excel·lent: la primera queixalada al cruixent de la crosta calenta, que s'aixafa abans que la

llengua trobi, reviscolant, la mollenca endolcida, és inoblidable. I encara més amb un vi ranci, gustós, de cos i vibrant que m'ha servit l'Eugeni d'una bóta de deu anys. El pa, el vi i l'oli: primers aliments elaborats de la història, aliments sagrats que puc menjar a casa d'en Sardanes. «*Me* penso —fa aixecant el dit— que aquesta pasterada l'hauem endevinada. Els pans han pujat molt i els dos més grossos no han quedat coques.»

Al cap d'una estona, destapa el forn. Hi poso el nas. Olor exquisida de pa calent coent-se, de crosta torrada. Espectacle per als ulls de les peces ja alçades i enrossides, que prometen bons moments de menja. L'Eugeni està molt content de com ha anat tot, se'l veu radiant i orgullós de la feina que li va ensenyar la mare. Em sembla que, malgrat haver fet el pa tantes vegades, no li queda sempre igual. A la una del migdia, treu el més petit dels pans, perquè li sembla que ja ha d'estar «pel color i per la mida». Ho confirma quan el té a les mans, el gira i el pica amb els nusos dels dits tot dient: «Mira que buit que és!»

Pels volts de les dues comencem a desenforar. Va traient les peces segons l'ordre de la seva mida i el que li diu la mesura del seu ull. Pica el pa per comprovar que és «lleuger com una *paia*!» Com que abans ja ha tret la farina sobra de dins de la pastera per garbellar-ne els grumolls —«els *repastissons*», que diu ell—, ara hi posem els pans. Tot ha començat i acabat a la vella pastera i, entremig, sis hores d'una feina que l'Eugeni no ha volgut deixar de fer mai durant la seva vida, ni quan —recorda— «jo tot sol menjava 100 vessanes de terra i aquí hi havia 17 vaques, 1 toro i 6 truges» 🐄.

La pastera del Roquetal

«El pobre Lluís del Roquetal, en pau descansi, me la va regalar — explica l'Eugeni Masferrer. La vaig anar a buscar al Roquetal. Érem molt amics, ja amb el meu pare i els meus germans. Quan baixava els dimecres a mercat, passava per casa i quan pujava es quedava a dinar. Un dia li vaig demanar si em volia vendre la pastera. «No puc pas, em va dir, és un *regalo* del pare i la mare quan es van casar». Els seus pares —continua recordant— primer van anar a viure a can Bota i, al cap d'uns anys, a can Boera de Sant Llorenç de Llagostera. Fins que tot prompte van llogar can Roquetal. Allà, segurament la Francisca, la mare d'en Lluís, hi va pastar; ell potser no. Va anar passant el temps i un dia, de bones a primeres, en Lluís, quan ja feia anys que vivia sol al Roquetal, es va presentar i em va explicar que li havia caigut una part del sostre del primer pis i que les pedres havien estat a punt de caure a sobre de la pastera. Em va dir: «Com que això del sostre no quedarà pas *aixís* i tu encara la faràs servir una temporada, te la regalo» 🐄.

L'Eugeni preparant la pastera: inici d'un ritual que ha fet tota la vida.



Fornells de la Selva

DELS BOUS PER LLAURAR ALS GOSSOS DE RAÇA

Anys enrere, els fornellencs anaven tot sovint a Girona, ja fos per parar a mercat o per anar a ballar. Viatjaven en carro, en bicicleta, en autobús, en taxi o en un tren, que sempre s'ha aturat molt poc al poble. Però ja fa temps que s'ha girat la truita, i ara és Fornells el que atrau amb força els gironins. Els veïns de la capital s'hi deixen caure per portar la mainada a jugar a futbol, per recórrer els seus paratges amb bicicleta de muntanya, per jugar-hi al *pitch and put*, per participar en les in comptables reunions que convoquen una munió d'entitats amb seu al poble i, gairebé obligatòriament, per comprar-hi un cotxe. Alguns d'aquests visitants esporàdics s'adonen que Fornells té força avantatges: unes bones comunicacions, la placidesa de la vida de poble, l'elevat nivell de vida i uns magnífics equipaments culturals i esportius. Llavors, decideixen quedar-s'hi a viure.

Horta i bestiar. Assumpció Carbó i Canyiguerol és una de les fornellenques que durant molts anys, cada dissabte feia cap a Girona amb el cistell ple d'aviram, ous i verdures per a la seva parada de la plaça del Lleó. Eren els temps en què Fornells, amb un terme municipal de dotze quilòmetres quadrats dedicats en gran part als conreus,

proveïa Girona de productes de l'hort i ramaders. Gairebé tot el poble vivia del camp. Avui, els pagesos de debò es poden comptar amb els dits d'una mà. La família Puigdevall manté una granja, al mas Tomàs, amb 223 vaques que produeixen llet per a la cooperativa de Campllong –Llet Nostra–. La família també té arbres fruiters, al mas Astorga, que proveeixen Mercagirona i el mercat del Lleó, on l'àvia de la família va parar durant setanta anys.

Malgrat que s'han sabut adaptar als nous temps, els Puigdevall s'han sentit de vegades una mica arraconats perquè les seves activitats ancestrals semblaven poc compatibles amb una població que ha crescut en àrees residencials benestants, que no toleren l'olor dels fems ni les tifes de vaca. Narcís Puigdevall diu que la puja del preu del cereal és un dels obstacles que fa perillar l'exploració ramadera, que podria tenir relleu generacional si continua sent rendible en el futur.

Robert Vilagran i Fabrelles, un home corpulent, afable i treballador, que s'ha guanyat a pols la jubilació, ha passat per gairebé totes les cases de pagès on hi havia terra per treballar. És l'últim pagès de Fornells que va llaurar amb bous. També va tenir temps per tragar sorra per a les obres públiques i les urbanitzacions que anaven canvi-

ant la fesomia del poble. Avui, la seva preocupació és que els dies feiners ja no fa prou colla per jugar a la botifarra al Centre Social, i se n'ha d'anar a Quart.

El nom del municipi ens il·lustra sobre una altra de les antigues fonts de riquesa de Fornells. Als forns d'anells es coïen els rajols i les teules amb un foc de feixina que s'anava a buscar al bosc. De les sis o set bòbiles que hi havia al poble, segons recorden els més ancians, ara ja no en queda cap. Encara que s'elaborava de manera artesanal, la producció era tan elevada que fins i tot a l'estació hi havia una andana especial per carregar el material al tren. El pas del tren va ser el pretext perfecte per encabir a l'antiga estació un museu del ferrocarril que no va trobar encaix a Girona. A tocar del museu s'hi ha construït un parc infantil amb un circuit de trens petits que és la delícia dels menuts.

Girona i l'Onyar. Les noies en edat de merèixer anaven a Girona a ballar. Vicenç Bach i Camps les duia a principi dels anys seixanta amb el seu taxi, un inconfusible i gegantí Dodge de vuit places que havia pertangut a Juan Yagüe, general i ministre de Franco. Un jove Gabriel Casas, que anys a venir acabaria essent alcalde del

GERARD BAGUÉ. Girona, 1967. Periodista

El campanar de l'església de Sant Cugat (1555) s'eleva per damunt dels teulats i dóna caràcter al municipi // FOTO: Josep M. Fusté.



una mirada en el paisatge

LLUÍS FREIXAS MASCORT TEXT
JOSEP VILALLONGA FOTOGRAFIA

Sant Cristòfol: el bosc domesticat

Hi ha paisatges per admirar i paisatges per fer-hi amistat. Hi ha paisatges aristocràtics i amb vocació de postal que s'imposen al visitant, que l'interpel·len amb grandiloquència, que li recorden a cada instant la seva petitesa mortal. I hi ha paisatges d'una bellesa cordial, utilitària, que vol ser tractada de tu a tu. Les Gavarres són –en general– una serralada humil, però Sant Cristòfol del Bosc ho és particularment. Per obtenir vistes espectaculars és fàcil trobar –i no massa lluny– talaies molt més favorables que aquest turó on s'uneixen les pistes que pugen de Cassà de la Selva i Llambilles per continuar Gavarres endins, cap a Santa Pellaia. Des de l'ermita situada just al cim, voltats d'alzines i pins, haureu de buscar el punt adequat si voleu fer alguna ullada a la plana. L'ermita, que mira a ponent amb un porxo a dues aigües i té adossada una caseta al mur sud de la nau, va estar en ruïnes durant dècades i és una reconstrucció moderna, de 1981. Els únics elements antics que conserva són els contraforts i l'absis. A tocar del porxo hi ha dues pedres de molí disposades com a altar per ofi-

ciar misses a l'aire lliure i un roure mort, fulminat per un llamp durant una cerimònia de casament fa quinze o vint anys, fet del qual en deixa constància una placa clavada al tronc. Un mur circumda l'edifici i el separa del pendent afeixat que acull la zona de barbacoes i pic-nic. En resum, una suma de discreció i bonhomia: un bosc més o menys domesticat i camins per passejar-hi, proximitat als nuclis urbans, accessos senzills amb cotxe o a peu, històries per explicar –que amb el temps i ben adobades podrien convertir-se en oportunes intercessions del sant– i comoditats bàsiques per al lleure dominical. Tal com vam deixar de viure-hi fa centúries –Sant Cristòfol va ser l'església parroquial del nucli primitiu de Llambilles– hi hem tornat per passar l'estona. Qui hi pugui sempre trobarà aparcats algun tot terreny de caçadors, la taula parada i ben proveïda d'alguna colla de costellada, un parell de ciclistes de pedalada pesant i samarreta multicolor.

Els documents històrics deixen constància de l'existència de l'església fa més d'un mil·lenni, però

LLUÍS FREIXAS MASCORT. Cassà de la Selva, 1964. Periodista i escriptor
JOSEP VILALLONGA. Cassà de la Selva, 1953. Professor de secundària i fotògraf

després de centúries de decadència, a la segona meitat del segle XX, si algú parlava de Sant Cristòfol molt probablement no feia referència a l'ermita, sinó a la font que s'amaga en un fondal travessat per una riera al peu del turó. Seguint el camí en direcció a Cassà de la Selva, a quatre-cents o cinc-cents metres surt un corriol a mà dreta. Un cartell fet amb més voluntat que eficàcia –ni estètica ni comunicativa– adverteix que es tracta d'un camí particular vedat al pas de cavalls i vehicles de motor. El corriol creua primer una franja de bosc on es mig

amaguen dues casetes –una d'obra i l'altra metàl·lica– i més endavant un prat que s'inclina fins a la riera. Després de baixar un esglaons esculpits en un marge a còpia de petjades i perpetuats amb una capa de morter i una relliscosa pintura verda, es creua la riera per les pedres disposades en el curs de l'aigua o per un tronc que hi fa de passera. A l'altre costat, en una cova artificial, hi ha el brollador de la font. Un altre camí connecta les pistes de Cassà i Llambilles seguint el curs de la riera, que uns centenars de metres més avall desguassa al Bugantó. La cova de la font –un arc de mig punt i una diminuta volta de canó que obliguen a ajupir-se per entrar-hi– ofereix sempre una frescor ombrosa i humida. El caminant pot asseure's als bancs de pedra adossats a les parets de la cova o, si prefereix aprofitar alguna ullada de sol, pot fer-ho al



«Els documents històrics deixen constància de l'existència de l'església fa més d'un mil·lenni, però després de centúries de decadència, a la segona meitat del segle XX, si algú parlava de Sant Cristòfol molt probablement no feia referència a l'ermita, sinó a la font que s'amaga en un fondal travessat per una riera al peu del turó»



banc de fusta que hi ha just al costat, de cara a la riera i al prat.

Aquí la vegetació canvia ostensiblement. En poca distància hem passat d'un bosc eixut d'alzines, pins i suros a un bosc de ribera on les alzines comparteixen espai amb freixes i verns. No massa lluny trobarem també castanyers, un arbre en retirada no només a les Gavarres, sinó a Catalunya en general. Si el turó i l'ermita semblen un nen de puntetes que s'esforça a treure el cap per damunt d'un mur massa alt, a la font tot sembla replegar-se en una intimitat bus-

cada: darrere la font, la massa boscosa torna a elevar-se sobtadament, el corriol i la riera es fonen de seguida en l'espessor del bosc. Aquí tot sembla que miri cap endins com si només hi hagués la font i el riu. Tot està dominat pel fresseig de l'aire entre branques i fulles i el dring de l'aigua.

Avui que competim per capturar a cop de càmera el paratge més exòtic o més llunyà, sembla que ens atraiu molt més –com als romàntics– l'horror delitós del sublim que la bellesa discreta. De tant a mà com la tenim, la bellesa modesta, familiar, ens resulta fada, com si ens cansessin els detalls massa subtils: la llum canviant que s'esfilagarsa entre les branques, els ocres barrejats a l'escorça dels arbres, la malenconia de les fulles, el cant de l'aigua i la pedra, sempre repetit, sempre amb aigua nova 🌊



SORTIDA Passeig de Sant Feliu de Guíxols

ARRIBADA Vila de Tossa de Mar

RECORREGUT Uns 20 km

TEMPS DEL RECORREGUT

Unes 6 hores

DESNIVELL Uns 500 metres

UNA ÈPOCA Tot l'any. El setembre i l'octubre, el millor temps

RECOMANABLE Fruir del recorregut tal com ho devien fer els antics pelegrins, buscant una realització mística, física i mental

ELEMENTS D'INTERÈS L'ermita de Sant Elm, amb la seva visió de la Costa Brava, el monestir de Sant Grau i la curiosa roca de Sant Jaume. El recorregut està farcit d'elements interessants

DESTACABLE La curiosa roca de Sant Jaume amb els seus forats, que segons la llegenda varen ésser fets pel mateix cavall del sant, en passar per aquest indret, camí del seu destí, Barcelona, on va fer les primeres predicacions a la península



A PEU DE SANT FELIU A TOSSA

El camí marí de Sant Jaume

UN RECORREGUT ATRACTIU SEGUINT UN DELS CAMINS DE SANT JAUME MÉS DESCONEGUTS: LA VIA MARINA QUE VA DES DE SANT FELIU DE GUÍXOLS A TOSSA DE MAR

Josep Santané > TEXT I FOTOGRAFIA

De tots els itineraris que busquen arribar a Santiago de Compostel·la, la via de marina del famós camí de Sant Jaume és la menys coneguda, encara que molts pelegrins a l'antiguitat la varen fer servir. Nosaltres resseguirem el tram que segueix la costa des de Sant Feliu de Guíxols a Tossa de Mar, dues de les poblacions més emblemàtiques de la Costa Brava.

Per a qui hi estigui interessat, aquesta ruta passava per Figueres, Sant Pere Pescador, Bellcaire, Torroella de Montgrí, Pals, Palafrugell, Palamós, Sant Feliu, Tossa, Lloret i Blanes.

Des d'aquí se seguia fins a Barcelona i Montserrat. Des de Montserrat, ja és més conegut l'itinerari que des del monestir permet arribar fins a Roncesvalles i trobar la via més coneguda de l'anomenat camí de Sant Jaume, que porta fins a la capital gallega i la seva famosa catedral.

Nosaltres sortirem del passeig de Sant Feliu tot seguint les senyals del PRC-101, que després d'envoltar la punta de Garbí i port Salvi ens enfila fins al mirador de Sant Elm, amb la seva ermita datada de 1452. En aquest lloc és des d'on Ferran Agulló va ba-

tejar la costa que contemplava amb el nom de Costa Brava, famosa internacionalment. Baixarem i seguirem la ruta, i al costat d'una casa a la nostra dreta trobarem la que es coneix com la roca de Sant Jaume, amb uns curiosos forats, que segons la llegenda va marcar a la roca el mateix Sant Jaume al passar amb el seu cavall.

Camí Romà. Arribem al paratge anomenat els Quatre Camins, on travessem la carretera que va a Tossa i continuem recte per un camí carreter, paral·lel a la carretera, per arribar al

Al detall, un dels forats de la roca de Sant Jaume.

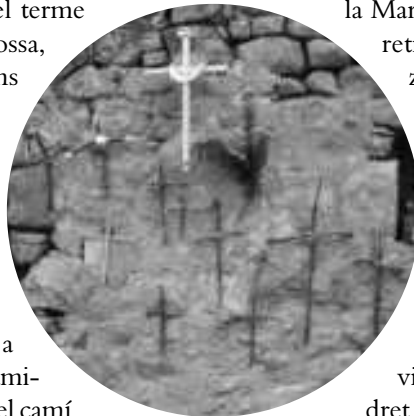


coll de Portes, cruïlla de camins antigament molt transitat. Seguim les marques del PR, que ens porta fins al pla de ses Mòdegues. Agafarem el sender que puja per trobar el camí empedrat – possiblement medieval – que es coneix com el camí Romà. El camí va pujant i ens porta fins al coll de la Mare de Déu i, pel camí de les Sorres, arribem a les ruïnes de Sant Benet del Bosc. Passem un dipòsit d'aigua i, després d'una suau pujada i baixada, arribem a la creu d'en Barraquer. Aquí connectem amb el GR-92, que ens marcarà la ruta durant una estona.

Per una ampla pista, passem per la masia de can Codolar i arribem a la cruïlla de la Trencada, on podem reposar una estona i, si ens ve de gust, pel camí de la dreta, podem visitar la propera ermita de Sant Baldiri –a uns cinc minuts–, que lamentablement es troba en un estat bastant ruïnós.

Seguim recte fins a l'encreuament sota el puig de l'Avi, on deixarem el GR-92 a la dreta. Nosaltres segui-

rem per l'esquerra –amb una excel·lent vista de la costa i el mar– i arribarem fins l'esplanada del Suro del Llop. Aquí seguirem la pista de la dreta. Després de passar el terme dels Tres Pobles, Tossa, Santa Cristina –abans Solius– i Llagostera, que trobarem a l'esquerra, vora del camí–, deixarem la pista principal i agafarem un caminet que ens trobarem seguidament a l'esquerra. Aquest caminet és conegut com el camí dels Pelegrins i ens portarà fins al monestir de Sant Grau, situat al massís de Cadiretes i datat de l'any 1425.



Mare de Déu de Gràcia. A partir d'aquí, farem el nostre camí cap a Tossa, seguint la senyalització del sender local que ens farà passar per cal Federal i la creu de Fusta i baixarem

fins a les restes de l'ermita de la Mare de Déu de Gràcia, després de passar un altre tram de camí empedrat molt possiblement d'origen medieval. A

la Mare de Déu de Gràcia, retrobarem la senyalització del GR-92, que ens portarà fins als pins del Bisbe i el petit coll del Sastre, des d'on davallarem fins al pla de can Martí i fins al parc de sa Riera.

Ja només ens queda visitar aquest bonic indret –amb bassa i uns arbres monumentals– i podrem

acabar d'arribar tranquil·lament fins a Tossa.

El meu objectiu a l'escriure aquest article és que la gent descobreixi aquest itinerari, i que es recuperi el pas per un camí o via de peregrinació no gaire conegut i molt interessant per molts motius. Bona caminada!

A dalt, el cap de Tossa des del camí de Sant Jaume. Al detall, creus a les restes de l'ermita de la Mare de Déu de Gràcia.



Desbrossament, tala i poda



Transport a la planta



Trituració i garbellada



Emmagatzematge



Descàrrega de l'estella

Saps que del bosc en surt energia ecològica?

A l'empresa Alameda-Torrent estem especialitzats en gestió forestal integral: dels nostres boscos en traiem la fusta per fer **estella forestal**

Serradures

> Dins el procés de garbellada i control de qualitat de l'estella, se selecciona la part més fina –que conté terra i altres partícules– que no es destinarà a la combustió. S'utilitzarà només per a jaç en instal·lacions ramaderes.



Estella per a combustió

> Aquestes dues mides d'estella –G20 i G30– són les òptimes per a la combustió en calderes. Actualment estem servant el nostre producte a indústries, granges, pavellons esportius, escoles, piscines municipals, hotels, cases de turisme rural, masies... També disposem d'una estella més granulada –la G50– apta per a calderes de gran capacitat.

Amb la utilització de l'estella forestal...

1. Ajudem a mantenir els boscos nets
2. Donem valor a una fusta que fins ara tenia un valor comercial baix
3. No depenem del consum de combustibles fòssils
4. Reduïm l'emissió de CO² a l'atmosfera
5. Generem nous llocs de treball al territori
6. Aconsegüim un estalvi econòmic, en combustible, de més d'un 50%
7. Garantim un preu fix de l'estella



ALAMEDA-TORRENT GESTIÓ FORESTAL INTEGRAL

Veïnat de Mont-roig, 37. Carretera de Cassà a Caldes, km 1,2
Telèfon 972 46 18 24 | 17244 Cassà de la Selva

www.alamedatorrent.com | www.estellaforestal.cat

CERTIFICACIÓ DE QUALITAT

