

Bandolerisme al segle XVII

Abans de la Guerra dels Segadors, Josep de Margarit va informar el Virrei que una partida de bandolers, comandats per Pere Roger i Rafel Estrabau, atemoria la comarca del Baix Empordà

El bandolerisme és un fenomen característic dels segles XVI i XVII, causat per les crisis i l'empobriment d'aquest període. Catalunya patia les dificultats econòmiques provocades per les invasions de l'armada turca al comerç marítim i les ràtzies dels pirates nord-africans; per les freqüents i sobtades irrupcions de la pesta bubònica, que afeblien la demografia i produïen greus perjudicis a les hisendes municipals; per la fam en anys sovintejats de collites dolentes; pels desequilibris inflacionistes; pels costosos allotjaments de les tropes de pas o, en els moments de repòs, pels anomenats quarters d'hivern i per les guerres de la monarquia amb França. O per l'endeutament dels consells municipals a conseqüència de les contínues despeses de les convocatòries dels sometents per anar a perseguir bandolers, per ajudar a defensar els pobles de la costa i per acudir a reforçar l'exèrcit reial per protegir la frontera del nord de Perpinyà. Tot plegat repercutia en els vilatans, ja prou constrets i afeixugats pels continus repartiments d'impostos, i abocava a la misèria amplis sectors del poble menut.

A les Gavarres i comarques del Baix Empordà i Gironès, les persecucions i execucions a què havien estat sotmesos els bandolers del segle XVI, afebliren molt les partides de bandits, que com és el cas de la quadrilla del capitost Bartomeu Camps, empresonat i exe-

cutat l'any 1565, havia arribat a aplegar més de setanta malfactors. No per això s'extingí el problema del bandolerisme en aquests indrets. L'any 1635 la documentació en detecta un altre brot, aquesta vegada no pas amb la quantitat d'homes i la força que havien tingut els de la nombrosa colla d'en Camps, dit l'Empordanès.

Essent batlle de la Bisbal Joan de Margarit i de Vilanova, cavaller fadrister de la nissaga dels senyors de Castell d'Empordà, un grup d'uns catorze homes armats, comandat per Pere Roger i Rafel Estrabau, estaven actuant i atemorint la gent baixempordanesa; Estrabau feia poc que s'havia escapat de galeres, on havia sigut condemnat a

remar en un vaixell de guerra espanyol. Josep de Margarit i de Biure, hereu dels barons de Castell d'Empordà i nebot del Margarit, batlle de la Bisbal, informà el virrei de Catalunya, Enric d'Aragó i Folc de Cardona, dels problemes que causaven aquests lladregots.

Atemptat a la Bisbal. Feia poc que havien comès un atemptat a la plaça Major de la Bisbal disparant amb pedrenyal al batlle de la vila, per la qual cosa el bisbe Gregorio Parcero, senyor de la població, havia fet fer un pregó declarant-los enemics de la Mitra i de la cosa pública. Durant més de tres dies, els catorze bandolers s'havien passejat impunement per la Bisbal fent el fatxenda, amenaçant i robant a la gent amb gran escàndol i entraren a la casa Millàs, al raval de Sant Jaume, on s'instal·laren, menjant i bevent a cor què vols. Allà tenien segrestat l'administrador de la família, el doctor en lleis J. Carreres, del Reial Consell; això essent absent del casal el seu propietari Pere de Guitart i de Millàs, jutge ordinari del bisbe a la vila. Abans d'aquests fets, Rafel Estrabau, que anava amb Jaume Folc i Antoni Geli, de la Vall d'Aro, havien matat a Palafrugell el boter d'aquella vila, Josep Ferrer. El batlle de la Bisbal va aconseguir fer capturar Geli i empresonar-lo a Girona. Al mes de setembre, Estrabau va tenir la gosadia de dis-



Josep de Margarit, cap militar en la Guerra dels Segadors.



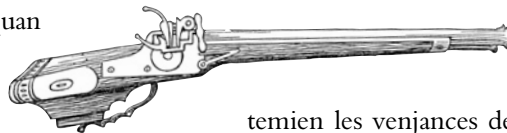
parar amb pedrenyal contra el sotsbatlle de la ciutat de Girona.

Un altre fet que informà l'hereu Margarit al virrei fou de l'intent d'assassinar a la Bisbal a un criat del seu pare, Leandre de Margarit, baró de Castell d'Empordà. El pobre home se'n va deslliurà fugint, cames ajudeu-me, i amagant-se. L'escàndol més notori i greu, però, es produí quan es va saber que la quadrilla d'Estrabau i Roger anava sovint cometent delictes acompanyada de dos homes de Torroella de Montgrí, Pere Salvanya i Pere Carreter, comissari del virrei en aquella vila reial; un cas de col·laboració d'autoritats amb els bandits.

Una trama comarcal. Mentrestant, Josep de Margarit i el seu oncle Joan, el batlle bisbalenc, procuraven recollir el màxim d'informació i de tenir testimonis dels fets delictius per poder jut-

jar els bandolers, quan fossin detinguts, i també els seus col·laboradors. Margarit, com a home de confiança del bisbe i del virrei a Girona i al seu entorn, aconsellava que s'ordenés als oficials de la vegueria que capturessin Roger i Estrabau, així com els membres de la trama que tenien ordida a la comarca, sobretot el batlle de Foixà, que els protegia; en aquesta població era on aleshores estaven refugiats. Per aconseguir la quietud que es desitjava recomanava que s'havien de detenir, així mateix, els batlles de Viladasens, Sant Jordi Desvalls, Corçà, la Pera i Ruplà, més o menys implicats en el bandolerisme.

Es trobaven, però, amb la dificultat d'aconseguir testimonis que volguessin declarar. Les tàctiques típicament mafioses dels bandolers eren tenir la gent



amenaçada i atemorida, perquè

temien les venjances dels malfactors si col·laboraven amb la justícia. Josep de Margarit ho feia constar en els informes al virrei quan va saber que a les viles de Begur i Pals també hi havia allò que ell en deia inquietuds, però que la gent les passava callant; era, doncs, el silenci de la por.

A Catalunya, durant els diferents anys del virregnat (1630-1632, 1633-1638 i 1640) d'Enric d'Aragó i Folc de Cardona, duc de Sogorb i de Cardona, es va emprendre una tasca intensa de persecució de bandolers; un dels més famosos, en Serrallonga, va ser capturat i executat l'any 1633; en canvi, d'aquests que actuaven, sobretot, al Baix Empordà, no se'n va pas saber mai més res.

A dalt, una imatge de la plaça Major de la Bisbal l'any 1925 // FOTO: Emili Casas. PROCEDÈNCIA: ACBE. Fons Emili Casas. A sota, un Pedrenyal usat pels bandolers i també pels sometents.

Un projecte frustrat

L'ANY 1920 HOM VA PROPOSAR UNA LÍNIA DE TREN QUE HAVIA DE TRAVESSAR LES GAVARRES, PER CASSÀ, SANT SADURNÍ I CRUÏLLES

Jordi Frigola i Arpa > TEXT

Els dos trens 'petits' que servien la comarca, Palamós-Flaçà (1887), més endavant allargat fins a Girona i Banyoles, i el de Sant Feliu de Guíxols-Girona (1892), eren trens secundaris de via estreta i, de fet, fundats per enllaçar els centres tapers, la indústria més important del Baix Empordà, amb la línia del Tren Gros, que anava a Portbou, just a la ratlla de França, per tal de trametre amb més regularitat la producció de taps a l'estat veí, que n'era el principal consumidor.

L'any 1915 va sorgir la idea d'ampliar el Tren Gros, diversificant-lo. Sortiria una nova línia que, partint de Blanes, passaria per Lloret de Mar, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Palafrugell, Torroella de Montgrí, Figueres, la Jonquera i fins al Portús. Tot seguit a la Bisbal hi va haver alarma: la ciutat en quedava exclosa! La protesta de l'Ajuntament, que presidia el batlle Marià de Linares (1914-1915), es féu sentir ràpidament. En un escrit adreçat a la Direcció General d'Obres Públiques, l'Ajuntament i el «*Sindicat Agricol de la Bisbal i sa Comarca*» fan constar que la ciutat és «*centro natural e histórico de contratación de los productos agrícolas y pecuarios de la comarca*» i per tant defensen que el tren passi per la població atenent «*los intereses agrícolas y comerciales de ésta y de la misma productividad de la línea proyectada*». Si no es fa així deixaran «*huérfanas de comunicación una porción de villas y pueblos que no cuentan más que con caminos vecinales en pésimo estado para*

la extracción de sus cosechas por el litoral o por el mercado semanal de esta Ciudad.»

Els esdeveniments luctuosos de la I Guerra Mundial (1914-1918) a França i la crisi subsegüent en el sector surer van aturar qualsevol projecte. Tanmateix, l'any 1919, hom tornaria a reprendre la idea, aquesta vegada amb el protagonisme de Figueres i la Bisbal, sobretot després de les eleccions del 1920.

El projecte del 1920. Deixant Blanes i Lloret de Mar i els centres surers del litoral baixempordanès, la línia partia de Sils, empalmant amb la de Barcelona-Portbou, i anava cap a Vidreres i Cassà de la Selva. Des d'aquí travessava les Gavarres fins a Sant Sadurní de l'Heura i Cruïlles. En aquesta travessia per la serralada no sabem si estava previst fer-hi túnels per salvar el fort desnivell que hi ha de Santa Pellaia a Sant Sadurní, però es pot suposar. De la Bisbal seguia cap a Casavells, Parlavà, Ultramort, Verges, la Tallada, Tor i entrava a l'Alt Empordà per Albons. Després ja en aquesta comarca seguia els centres arrossers: l'Escala, l'Armentera, Sant Pere Pescador i Castelló d'Empúries –amb una via fins a Roses–. Continuava per Vila-sacra i Vilatenim i travessava l'altra línia per Figueres, cap a Llers, Biure, Darnius, Agullana, la Jonquera i el Portús. A Verges s'establí la possibilitat de deixar de banda la Tallada i Tor i passar per Torroella de Montgrí i Belcaire. Tota l'obra estava pressupostada

en vint milions i escaig de pessetes.

Tal com es pot comprovar es donava a la línia una funcionalitat agrària, com havia volgut el batlle Linares i els sindicats dels pagesos l'any 1915 i prescindia d'importants nuclis tapers com Sant Feliu de Guíxols, Palamós i Palafrugell, que ja tenien sortida dels seus productes per mar.

El batlle d'aquells moments era Manuel-Maria Noguer, polític catalanista, presentat per l'Escut Emporità, entitat de molt pes en la vida políticococial de la població, que va guanyar les eleccions de l'abril de 1920, enfront de la candidatura dels cacics que encapçalava Isidre Carull. Segons l'historiador Pere Lloberas, la tasca de Noguer va ser «poc espectacular, però d'una administració abnegada, pulcra i eficient, que va refer les finances i el crèdit que l'abandonament anterior havien deixat malparats». Fet i fet, va ser un continuador de la política municipal del batlle Linares, que havia deixat un bon record de la seva tasca. A les eleccions següents, l'any 1922, Noguer va haver de deixar el càrrec per una maniobra, no gaire neta, dels lerrouxistes i passà a regidor fins que el consistori del qual formava part va ser destituït *manu militari* en pujar al poder el dictador Miguel Primo de Rivera (1923) que va escombrar l'ajuntament constitucional.

Manuel-Maria Noguer era un catòlic reconegut, de tracte afable i d'un capte-



niment cívic molt correcte, malgrat tot, va ser un ciutadà dissortat: l'any 1936 fou una de les persones assassinades pel Comitè Antifeixista durant la Revolució i la Guerra Civil, que van estroncar tantes vides de bisbalencs de diferents sectors d'entre les quals, també, la del seu germà Josep-Maria, sacerdot, i d'altres de companys de l'Escut Emporità i del Foment Catòlic.

Tot just entrat al Consistori i havent pres possessió del càrrec de batlle, el 6 d'abril de 1920, adreça una carta particular a Lluís-Maria Jordi, perit agrònom, catedràtic i secretari de la Cambra Agrària de l'Empordà, de Figueres, un personatge que havia pres, amb l'entitat que formava part, un paper molt actiu en totes les accions fetes per tal que el tren tingués viabilitat com més aviat millor. Un home qualificat pel batlle de la Bisbal com a «veritable apòstol del projecte i per quina activitat i sacrificis tots els elogis resultarien migrats». La carta del batlle diu: «Senyor Lluís M. Jordi, Figueres. Molt senyor meu: Al fer-me càrrec de l'Alcaldia d'aquesta ciutat, els companys de consistori procedents del bieni

anterior m'enteren de l'important assumpte del projectat ferrocarril de Blanes o Sils, al Pertús, i el Secretari m'ha informat del resultat d'un viatge fet a Barcelona per a conferenciar amb N'Esteve Terrades, Director de ferrocarrils de la 'Mancomunitat de Catalunya', de quin viatge s'obtingué una impressió poc falaguera ja que, segons el senyor Terrades, la 'Mancomunitat' no fa res, en el ram de ferrocarrils, a menys que elements significats de la comarca o comarques interessades puguin fer en ferm l'oferiment de contribuir amb el 75% a les despeses de construcció. Crec val la pena de que, de totes maneres, remoguem el nostre projecte i, al efecte em permeto pregar-li tinga la bondat d'esboçar, en poques ratlles, l'opinió valiosa de vosté sobre el particular per a poguer donar-ne compte als demés companys i ajustar la nostra actuació al plan que s'haigi de desenrotllar davant de l'actitut de la 'Mancomunitat'»

Noguer es va agafar la tasca amb un interès i una dedicació molt personals. Entre finals del segle XIX i els anys vint del nou-cents, es va projectar al país tota una xarxa de ferrocarrils, la majoria dels quals no es van realitzar.

La primera feina empresa va ser la d'interessar els municipis per on havia de passar el tren. Tothom s'ho va agafar bé, però a l'hora de parlar d'aportacions econòmiques alguns s'hi repensaren. Les actituds van ser diverses: l'Ajuntament de Cassà de la Selva, per exemple, diu que, donades les circumstàncies de crisi, estudiarà, si cal, la solució d'un pressupost extraordinari; en canvi el de Vidreres diu que no pot pagar; a Verges, només hi troben inconvenients; a Maçanet de Cabrenys i Darnius, es guanyen la col·laboració econòmica dels grans propietaris; a la Bisbal, es demana la participació de tres hisendats que hi havien mostrat interès: els aristòcrates Manuel de Salomó i Narcís de Forn i de Fortuny, advocat, i el banquer Zoilo Feliu. La família Salomó ja tenia capital invertit en societats d'altres línies de ferrocarril, com a la de Barcelona-Saragossa, en el Tren Petit Flaça-Palamós, en transports marítims i a Egipte, en el canal de Suez.

Lluís-Maria Jordi fa una crítica als ajuntaments que no volen col·laborar: «Si así queremos demostrar que somos dignos

Sant Sadurní de l'Heura, poble pel qual havia de passar el Tren Gros, segons el projecte de l'any 1920 // FOTO: Lluís Romero.

DOSSIER EL TREN PETIT, EL TREN GROS I EL CARRILET

de la Autonomía, pues deseamos regenerarnos y demostrar nuestras iniciativas, frescos estamos!». Són els temps de la Mancomunitat de Catalunya i de les aspiracions dels catalanistes regionalistes per obtenir una autonomia real per al país.

D'altra banda, el maig, hom s'assabentà que en el consell de ministres del govern espanyol, el de la Guerra, va manifestar que urgia la construcció de trens que també podien tenir funcions militars «por ser de vital interés para España». La premsa també ho reflectia: «Hay que aspirar a poseer la red de ferrocarriles secundarios y estratégicos, base de toda movilización de reservas y de todo reclutamiento». Com veiem, encara surava un cert esperit bèl·lic després de la I Guerra Mundial, tot i que l'Estat espanyol se'n va mantenir al marge com a país neutral. Tant és així que el juliol el ministre de la Guerra, vescomte d'Eza, envià una comissió de militars composta per un tinent coronel d'enginyers i un comandant i un capità d'estat major, per tal d'inspeccionar el recorregut del tren projectat i comprovar l'interès militar en la seva entrada a França.

Per la seva part Lluís-Maria Jordi i Manuel-Maria Noguer aconsegueixen atraure l'atenció dels diputats Pi i Sunyer, Rahola i Lerroux. Fins i tot se sap que Pi i Sunyer es va traslladar a París per tal de

comprometre el ministre francès de la Guerra perquè la nostra línia empalmés amb una altra dins el territori francès. Cal remarcar la intervenció dels diputats francesos dels Pirineus orientals, els rossellonesos Brousse, Batlle i Manaut, els quals fan gestions prop del ministre de Treballs Públics francès. Per part institucional, a França ja al juliol ho tenien pensat i solucionat, en canvi el govern espanyol es movia en un ambient ben tradicional d'indecisions, dubtes i lentsituds administratives. Prou que se'n queixava Lluís-Maria Jordi al batlle Noguer: «No es triste que en el extranjero, a pesar de las vicisitudes que está pasando Francia, se atienda, estudie y resuelva un asunto con rapidez, y en España nos eternicemos!!»

I encara un altre inconvenient: el projecte tenia per contraris els municipis de Sant Feliu de Guíxols, Palamós i Palafrugell i per enemics (sic) els de Lloret de Mar i Blanes, que en la nova proposta del 1920 n'havien quedat exclosos.

Un contratemps polític. L'any 1920 s'esdevé un fet polític que fa témer als de Figueres i la Bisbal que l'ajuda i els permisos que havien de venir de Madrid, del govern central, quedin aturats a causa dels aldarulls catalanistes ocorreguts a Barcelona amb motiu de la visita del

mariscal de França, Josep Jofre. Jofre, un general de l'exèrcit francès, que era català rossellonès, nascut a Ribesaltes el 1852, va ser un heroi de la I Guerra Mundial. Havia agafat fama a tot Europa, entre altres coses, per haver estat l'artífex de la victòria del Marne, que va salvar París i França de l'ocupació alemanya i d'una possible destrucció de la capital cultural del continent. A la primavera del 1920 va presidir a Barcelona els Jocs Florals, i la seva esposa va ser la reina de la festa literària. Jofre hi va pronunciar un escacient discurs en català. Que un mariscal de França, de l'anomenada de Jofre, presidís un certamen en llengua catalana i que hi fes un discurs en la nostra llengua, què en definitiva era la seva pròpia, a més de les manifestacions que s'hi van esdevenir, provocades per grups catalanistes, i la transcendència que van tenir aquests fets en els medis intel·lectuals d'Europa, van fer agafar una empipada fenomenal al govern central. Tant és així, que l'enginyer Jordi escriu al batlle de la Bisbal, dient-li que la decisió del govern respecte al tren «tendrá un compás de espera, con motivo de lo sucedido en Barcelona con el viaje de Jofre, hasta que les haya allí pasado un poco el amargor de boca.»

Els retards, inconvenients i les moltes dificultats van anar allargant les gestions, que almenys van durar fins a l'any 1921, que és quan deixa d'haver-hi documentació a l'expedient que existeix a l'Arxiu Comarcal del Baix Empordà. El cop d'estat de Primo de Rivera l'any 1923, i els anys de dictadura després, la inseguretat del període republicà i el drama de la Guerra Civil, enterrarien definitivament aquest projecte de ferrocarril, el qual vist amb els ulls d'avui hauria escandalitzat els que estímem les Gavarres i les volem conservar com a espai natural, protegit dels perills de la intervenció humana que algunes vegades les han assetjat 🚂

El projecte de l'any 1920 preveia fer passar la línia de tren pel mig de les Gavarres // INFOGRÀFIC: Jon Giera.

